

SPAIN
ISSUE #35
#05 SEASON 3



-1-



€ 15 (edición limitada)

1000 MIGLIA 2019 // ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA VOLANTE // BMW M2 COMPETITION
BENTLEY EXP 100 GT // HISPANO SUIZA CARMEN // BUGATTI CENTODIECI // FERRARI SF90
LOTUS EVIJA // ASTON MARTIN DB11 VOLANTE // MERCEDES-AMG E 63 S 4MATIC+
MONTEREY CAR WEEK 2019 // F1 SPANISH GP // DRIVE HISTORY // DRIVE WATCHES // DRIVERS

La última tendencia es no seguir tendencias.



Nuevo Audi A4 Avant por 290 €/mes*.

Hay dos tipos de personas: tú y el resto. Porque tienes tu propia personalidad y no te dejas llevar por lo que se lleva. Porque seguir, seguir, solo sigues a tu instinto. Y él te dice que el nuevo Audi A4 Avant no es un coche más. Con un elegante diseño que anticipa su temperamento deportivo e innovaciones como los faros LED, el MMI Navegación plus o sus avanzados motores como el Mild hybrid con etiqueta ECO para ir un paso por delante y abrir, como tú, su propio camino sin seguir a nada ni a nadie.



Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic. Emisiones CO₂ (g/km): 137-151 (NEDC: 104-113). Consumo (l/100 km): 5,2-5,8.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo de contrato.



ables, abonando una entrada de 6.645 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos el periodo contratado. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida hasta el 31/10/2019. Audi Financial Services es una

Gentlemen Drive magazine

© GentlemenDrive & © LadiesDrive are registered trade marks of ovc-d-sign s.l.

ISSUE 35 (Oct.2019)

by Oriol Vilanova
Founder Publisher and Editor in Chief

**ARTISTIC DIRECTION, GRAPHIC DESIGN,
PUBLISHING DESIGN & PHOTOGRAPHY**
ovc-d-sign s.l.
www.gtcult.com

PUBLISHING HOUSE & PRODUCTION
ovc-d-sign s.l.
www.gtcult.com

CONTRIBUTORS OF THIS NUMBER
Liliana López, Eric Schigiel, Shawn Till, Salvador Vilanova,
Ksenia Plotnikova, Dani Vilanova, Pere Vilanova, Javier
Aguilar, Mark Gessler, Improvitz Club, Scuderia Sports

PHOTOGRAPHY
Cristian Oliva, Liliana López, Oriol Vilanova, Carlos
Sanz, Unai Ona, Aston Martin, Bugatti, Ferrari, Porsche,
Audi, Mercedes-Benz, Rolex, Patek Philippe, Richard Mi-
lle, A. Lange & Söhne, MV Agusta, Mini, BMW, Bentley,
Hispano-Suiza, Lotus, Land Rover, Lamborghini, Mallorca
Classic Week, Pininfarina, Gooding & Co,
Bonhams, Artcurial, RMS Sothebys,
Phillips Auctions, Espíritu de Montjuich, Chronodriver,
La Pujada, Escudería Montjuich archive,
OVC motorsport & automobile archive.

ADVERTISING & SALES
For advertising enquiries:
+34 93 865 0412
info@gentlemendrive.com

For contract publishing enquiries:
info@gentlemendrive.com
+34 93 8650412
+34 667 674 679

SUBSCRIPTIONS
For subscription enquiries:
+34 93 865 0412
www.gentlemendrive.com
info@gentlemendrive.com

PRINT & PREPRESS
www.gtcult.com

www.gentlemendrive.com



Copyright:
OVC-D-SIGN, GENTLEMENDRIVE
& GTCULT

Whilst every care has been taken to ensure that the data in this publication is accurate, neither the publisher nor Ovc-d-sign sl nor any of its subsidiary or affiliated companies can accept, and hereby disclaim, any liability to any party to loss or damage caused by errors or omissions resulting from negligence, accident or any other cause.
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in any retrieval system, or transmitted in any form - electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise - without prior written permission of the publisher. Information correct at time of going to press. Views expressed are not necessarily those of the publisher or Ovc-d-sign sl or any of its subsidiary or affiliated companies. Every effort has been made to trace the copyright holders of material used in this publication. If any copyright holder has been overlooked, we should be pleased to make any necessary arrangements.



We love to produce always our own contents, even we produce some for other magazines, books and publications. If you are interested in our work please contact us:

contact@gtcult.com

Publisher note:
"To my beloved Godfather,
"Ponchi Salvador"

© all rights reserved

B-45361-2009
ISSN - 2013-6382 (printed)
ISSN - 2013-8091 (digital)

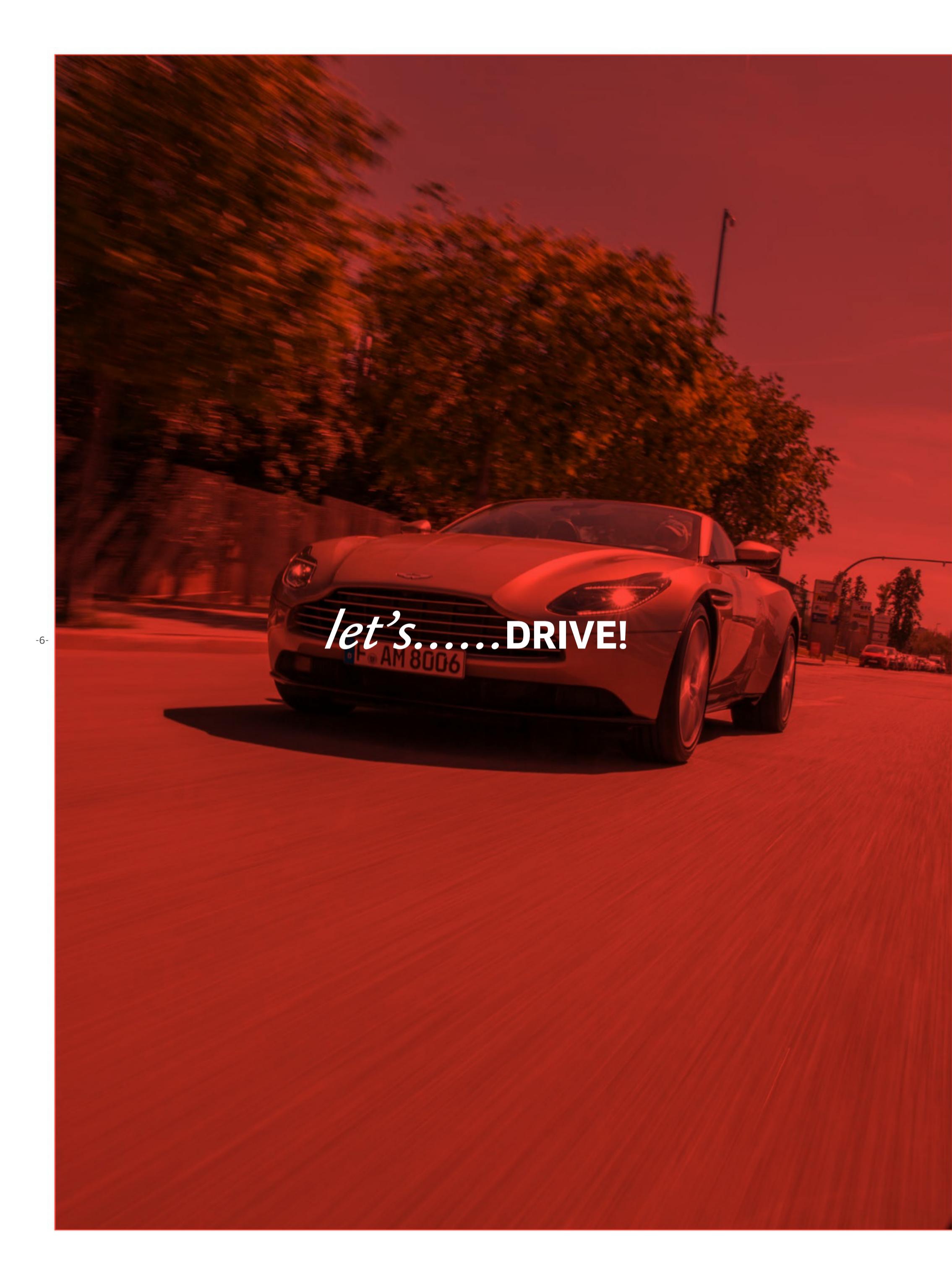
*Ortografía libre, nos gusta la velocidad ;)



LEWIS HAMILTON

“The way I drive, the way I handle a car, is an expression of my inner feelings”





let's.....DRIVE!

CONTENTS #35

EDITORIAL 35⁽⁹⁾

Hispano Suiza Carmen (11/13)
Ferrari SF90 (14/15)

DRIVE NEWS^(10/11)

Bugatti Centodieci (16/17)
Lotus Evija (18/19)
Bentley EXP 100 GT (20/21)

BEST DRIVE

DRIVERS^(22/25)

DRIVE MARKET^(26/27)

DRIVE HISTORY^(28/31)

1000 Miglia (44/51)

WEEKLY DRIVE

Aston Martin DBS
Superleggera Volante
(32/43)

CLASSIC DRIVE

TEST DRIVE

BMW M2 Competition (54/61)

DRIVE WATCHES^(62/63)

Monterey Car Week (64/69)

DRIVE EVENTS

DRIVE BIKES

MV Agusta Superveloce (70)

WEEKLY DRIVE

Aston Martin DB11 Volante (72/77)

DRIVE SHOPPING^(78/79)

Goodwood Revival (80/84)
Chantilly Arts & Elegance (86/87)

DRIVE EVENTS

Goodwood FOS (88/91)
F1 Spanish GP (92/96)
Mallorca Classic Week (96/97)

YOUR BRAND ON POLE POSITION



STORYTELLING & DESIGN CONSULTANCY



CONTACT@GTCULT.COM

EDITORIAL #35



El director de la revista al volante del AM DBS Superleggera Volante

Gentlemen Drive Magazine
“El toque humano”

Actualmente buscamos la razón en todos los temas relacionados a la movilidad. Todo tiene que ser eficiente, lógico, racional... Pero hay una parte muy importante de este sector que no se rige por estos cánones sino que lo hace por simples emociones. Y es que al fin y al cabo, el automóvil es un producto nuestro, de los humanos y en nuestra naturaleza hay y seguirán existiendo los sentimientos. Somos seres complejos; nos gusta el orden y la racionalidad pero tenemos impulsos irrationales, ilógicos y muchas veces hasta incluso locos. Y nuestros coches son así. A veces compramos evaluando muy bien nuestras necesidades para tomar una decisión coherente y basada en una lógica económica, logística o familiar. No obstante, los coches que nos gustan son otros. Son los exagerados, los incómodos, los que carecen de ninguna lógica, los estúpidos, los que son casi casi inútiles; pero son estos los que nos convueven por su belleza, por sus prestaciones o simplemente porque nos son inaccesibles. Hay quienes temen que los coches eléctricos o más aun los coches autónomos van a acabar con todo esto. Quizás. Pero yo no veo el futuro tan catastrófico ni pesimista. Los tiempos cambian pero nosotros los humanos seguiremos siendo humanos; y, para lo bueno y para lo malo, tenemos que seguir controlando la riendas de nuestro porvenir sin perder nuestra identidad.

Oriol Vilanova (@gentlemendrive)

DRIVE news



Porsche Taycan

Porsche deja los tabús de lado y se pasa a la movilidad eléctrica con su nuevo Taycan, una potente berlina de 680 o 761 CV de potencia y una autonomía superior a los 380 km. Un peligroso rival para el Tesla Model S que hará peligrar la hegemonía del modelo americano.

Bentley Blower

Bentley ha anunciado que creará 12 recreaciones de su mítico modelo de 1929; el famoso 4 1/2 litros Blower de Tim Birkin. Se van a producir fielmente al original utilizando la tecnología más como un escáner 3D para asegurarse que todo será exacto al original.

Ferrari 812 GTS

Exactamente 50 años después del debut del último Spider con motor V12 delantero en la gama Ferrari, el 812 GTS marca el triunfal regreso de un modelo que ha tenido un papel fundamental en la historia de la marca desde sus orígenes. Además sus 800 CV lo convierten en el descapotable de producción en serie con más potencia del mercado. ¡Y sin duda uno de los más bonitos!

Lamborghini Sian

Lamborghini parece atrapado en su propio lenguaje de diseño y sus ultimas creaciones, aunque espectaculares, empiezan a carecer de esos atributos que hacen de algo nuevo mágico y fascinante. El nuevo Lamborghini Sian presenta un exagerado diseño lleno de rasgos identificativos del ADN formal del Countach combinados con elementos de nueva cuna como los tres faros posteriores tridimensionales y la entrada de aire lateral que se unen “side end plates” traseros. Un conjunto algo barroco que nos incita a pasar página y a abrir otros capítulos donde poder ver creaciones inspiradas en modelos algo más sexys como el Miura. ¡Ojalá nos escuchen!



Land Rover Defender

Fue una de las sensaciones del Salón de Frankfurt 2019 aunque hubo reacciones de todo tipo de colores. Muchos lo encontraron demasiado moderno; suspirando aún por el modelo original. Sin duda que una apuesta a lo Mercedes Classe G habría funcionado pero Land Rover quería proponer algo nuevo y actual manteniendo el espíritu original.

Ferrari F8 Spider

Aunque no estuvieron presentes en Frankfurt; Ferrari presentó en paralelo el 812 GTS y el F8 Spider; la versión abierta del F8 Berlinetta que se descubrió en Ginebra a principios de año. Un potente bólido de 8 cilindros que rompe todos los récords prestacionales de sus antecesores.



CARMEN

Hispano Suiza Carmen

Hispano Suiza es una de las marcas más legendarias de la rica, plural y extensa historia de la automoción. Nació en 1904 gracias a la unión del visionario industrial barcelonés Damián Mateu y el talentoso ingeniero suizo Mark Birkigt. Después de 115 años desde su creación, la marca renace de la mano de la misma familia fundadora y con un automóvil revolucionario que combina la tradición de una firma histórica con la tecnología más vanguardista.

El Carmen, es un gran turismo “hyperlux” Inspirado en el Hispano Suiza H6C Dubonnet Xenia, encargado especialmente en 1938 por el corredor André Dubonnet. Combina un diseño atemporalmente elegante con una atención meticolosa a los detalles. La máxima expresión del diseño de inspiración clásica y la tecnología de vanguardia. Una escultura sobre cuatro ruedas única en su tipología, reinventada en fibra de carbono. La forma de lágrima del Carmen no solo es hermosa, también es extremadamente aerodinámica, lo que mejora su rendimiento alta velocidad.

El Carmen es un hyper-car completamente eléctrico que ha sido diseñado para recompensar a los conductores con una experiencia de conducción extremadamente lujosa y confortable pero también emocionante y gratificante para aquellos intrépidos pilotos que quieran exprimir al máximo los más de 1000 CV de potencia.

Diseñado, desarrollado y construido íntegramente en Barcelona, el Carmen es el primer hyper-car eléctrico con más de 1000CV que realmente ha superado la fase de prototipo. Lleva miles de kilómetros de test y ya ha circulado por las calles de varias ciudades. Sólo se fabricarán 19 unidades y todas ellas tendrán la posibilidad de ser configuradas a gusto de los clientes. De momento ya hay muchos interesados en adquirir una pieza de colección sin igual. Las primeras unidades se empezarán a construir a finales de este año y se estima que las primeras entregas sean en verano del 2020.





Ferrari SF90

Ferrari abre un nuevo capítulo en la historia del Cavallino Rampante con la presentación de su primer vehículo de producción en serie PHEV (vehículo eléctrico híbrido enchufable), el SF90 Stradale.

El nuevo modelo es un coche extremo en todas sus vertientes y supone todo un cambio de paradigma, al brindar prestaciones únicas para un coche de producción en serie. Cifras como 1.000 cv, una relación peso potencia de 1.57 kg/cv, y 390 kg de carga aerodinámica a 250 km/h, no solo colocan al SF90 Stradale en la parte superior de su segmento, sino que también colocan al modelo V8 en el tope de gama por primera vez en la historia de la marca.

El nombre del automóvil sintetiza el verdadero significado de todo lo que se ha logrado en términos de prestaciones. La referencia al 90 aniversario de la creación de la Scuderia Ferrari subraya el fuerte vínculo que siempre ha existido entre circuito y carretera en todos los Ferrari. Además de toda una brillan-

te apuesta por las tecnologías más avanzadas desarrolladas en Maranello, el SF90 Stradale es también la demostración perfecta de cómo Ferrari traslada inmediatamente a todos sus coches el conocimiento y las habilidades que adquiere en la competición.

El SF90 Stradale tiene un motor turbo V8 de 90° capaz de entregar 780 cv, la potencia de salida más alta de todos los 8 cilindros en la historia de Ferrari. Los 220 cv restantes se suministran con tres motores eléctricos, uno ubicado entre el motor y la nueva transmisión de doble embrague de 8 velocidades en el eje trasero, y dos en el eje delantero.

El SF90 Stradale es también el primer automóvil deportivo de Ferrari equipado con 4WD, un paso necesario para permitir que la increíble potencia liberada por el propulsor híbrido obtenga su máximo rendimiento y convierta este automóvil en una nueva referencia en aceleración, pasando de 0-100 km/h en 2.6 segundos y de 0-200km/h en apenas 6.7 segundos.



CENTODIECI

Bugatti “Centodieci”

Con el Centodieci, Bugatti rinde homenaje a una parte extraordinaria de su larga y rica historia: el EB110. Inspirado por el legendario superdeportivo de la década de 1990 diseñado por Marcello Gandini y Giampaolo Benedini. Bugatti, una vez más, supera los límites del diseño, la tecnología y el rendimiento con esta pequeña serie exclusiva y magnífica. Limitado a diez unidades, el Centodieci no solo es un homenaje y una reinterpretación moderna del EB110, sino que también es un manifiesto fascinante relacionado con los valores de excelencia, coraje y dedicación de la marca.

En 1991, el EB110 catapultó a Bugatti a la cima del mundo automotriz una vez más después de un paréntesis de más de tres décadas. Durante este lapso, Bugatti vivió en los corazones y recuerdos de muchos entusiastas, coleccionistas y conocedores. Romano Artioli fue uno de ellos. En 1987, este empresario italiano y coleccionista de Bugatti compró los derechos de la marca con un fuerte compromiso: construir el mejor

y más rápido superdeportivo del mundo, y volver a colocar a Bugatti donde pertenecía y donde todavía está.

Uno de los principales desafíos del equipo de diseño de Bugatti era no dejarse cautivar demasiado por el diseño del vehículo histórico y trabajar únicamente en retrospectiva, sino crear una interpretación moderna de las formas y la tecnología de la época. El resultado es simplemente impresionante: incluso más deportivo y más extremo que el Chiron y el Divo, pero elegante y atemporal como el La Voiture Noire. El Centodieci es un Bugatti único para el “connoisseur”.

Bugatti se enfrentó a varios desafíos técnicos durante el desarrollo de Centodieci. Transportar el aspecto clásico de un superdeportivo de finales de la década de 1980 al nuevo milenio y encajar con los requisitos aerodinámicos y térmicos del potente motor de 16 cilindros, ahora con una impresionante potencia de 1.600 HP.



EVÍJA

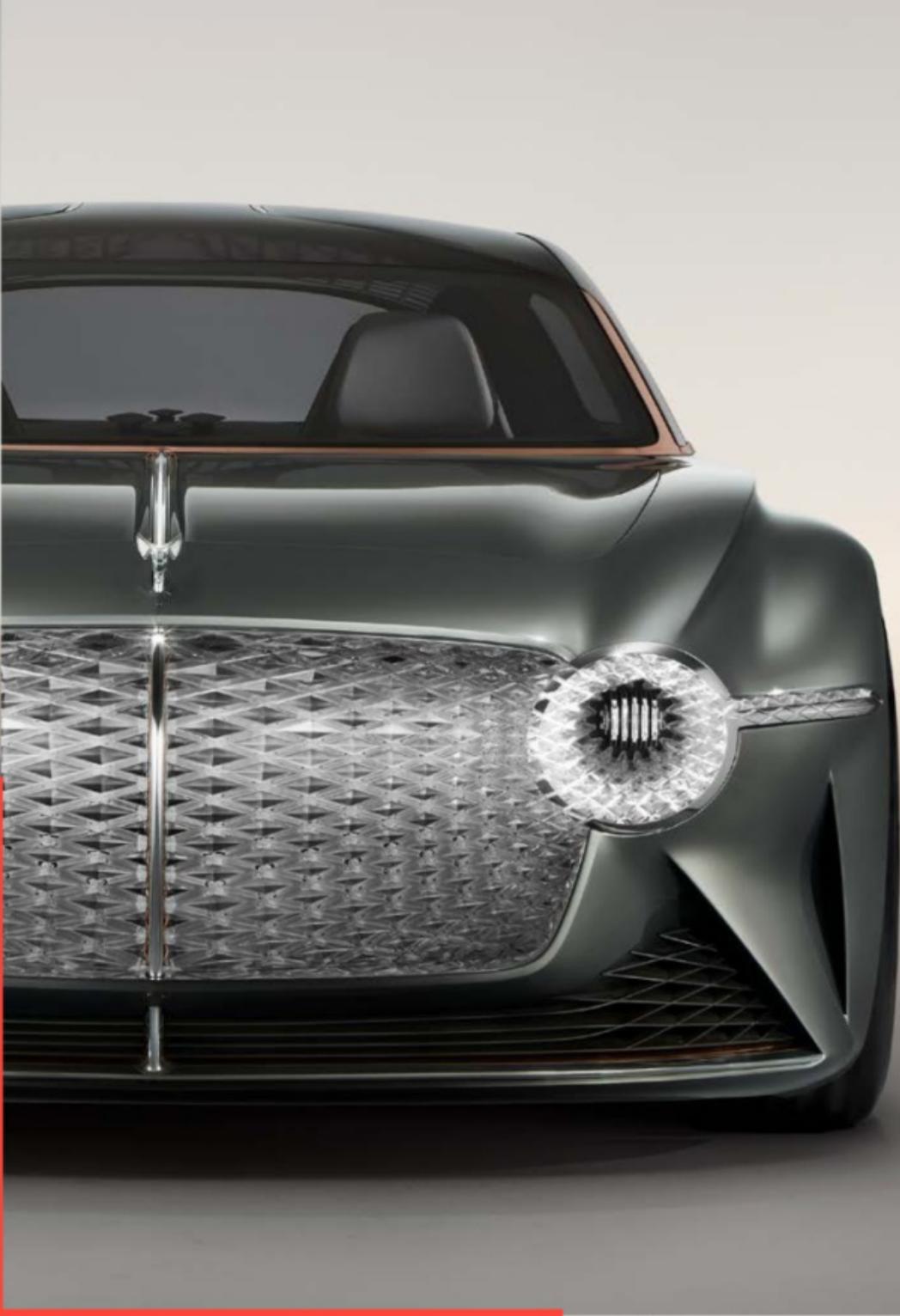
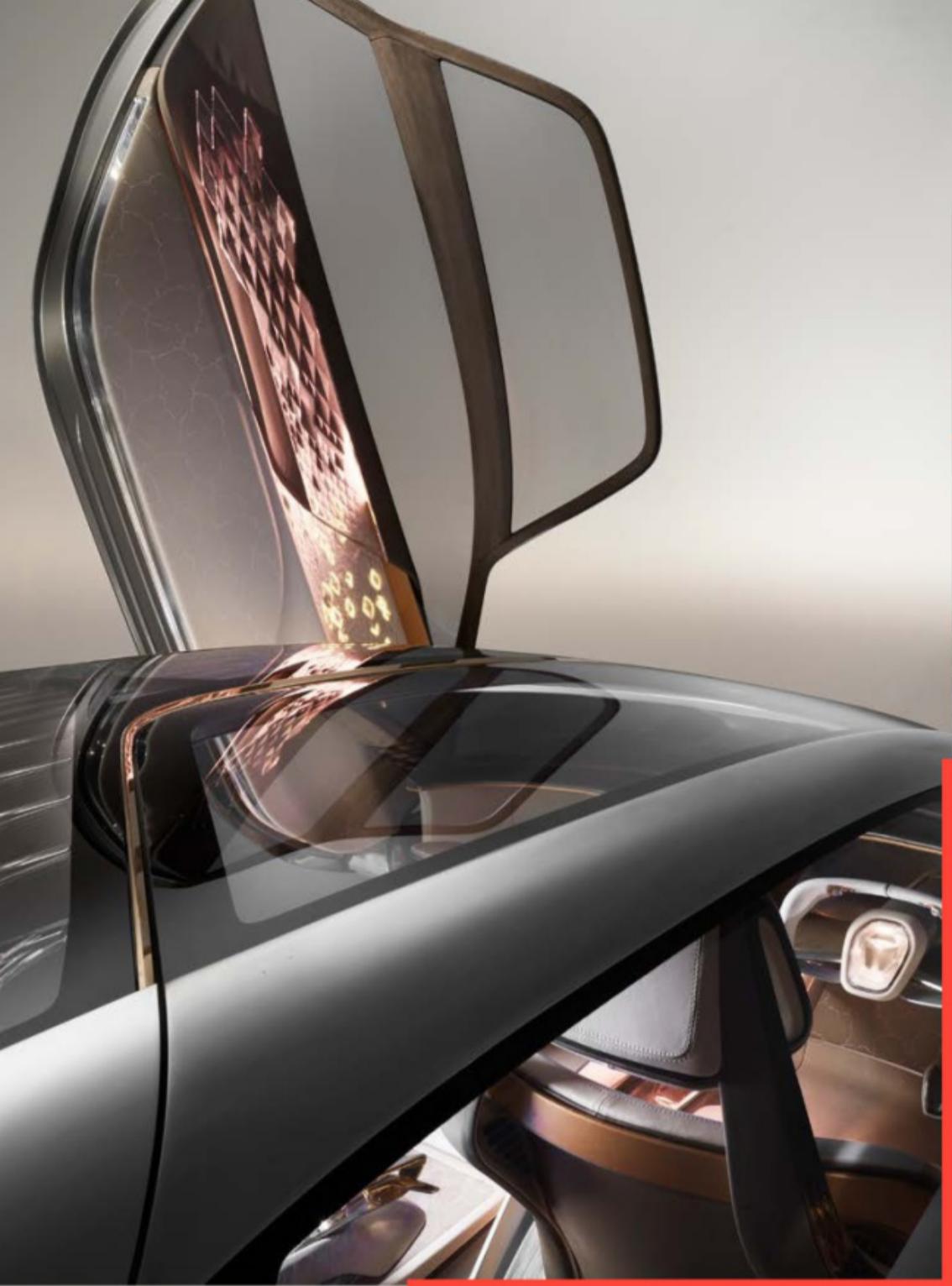
Lotus Evija

El Lotus Evija se postula como el primer hypercar eléctrico “made in England”. Con un revolucionario diseño donde se combina la belleza con la pureza y la elegancia formal. Sus volúmenes parecen tallados por el aire que atraviesa creando una obra de arte funcional donde la aerodinámica y la ligereza siguen siendo los pilares de la marca creada por Colin Chapman.

Según Russell Carr; director de diseño de Lotus Cars: “El Lotus Evija es un verdadero Lotus, ya que equilibra elegante-mente formas estéticas impresionantes con soluciones técnicas ingeniosas para crear un automóvil hermoso con caracte-risticas de diseño innovadoras. Restablecerá nuestra marca en el escenario automotriz global y allanará el camino para futuros modelos visionarios de la marca”.

Aunque de momento se trate tan sólo de un prototipo semies-

tático, los datos técnicos que han trascendido son los siguientes; 2000 CV de potencia que lo convertirán en el coche de producción más potente jamás fabricado, 1680 Kg lo que le convierte también el el hypercar eléctrico más ligero, una velocidad superior a los 320 km/h y una autonomía de 400 km. Esperemos que estas prestaciones de escándalo se conviertan en realidad pronto y pasen del papel del dossier de prensa al asfalto de las carreteras. Aunque a decir verdad, todos sabemos que el desarrollo de un coche de estas características necesita años de desarrollo.





Bentley EXP 100 GT

El Bentley EXP 100 GT encarna el futuro de la marca Bentley con un nuevo concepto de gran turismo que marca un antes y un después.

El prototipo Bentley EXP 100 GT deja de ser simplemente un vehículo de transporte, ya que eleva la experiencia del propietario en este tipo de vehículos a nuevos niveles, tanto si lo conduce, como en su modalidad de conducción autónoma.

El Bentley EXP 100 GT no puede negar que lleva el ADN de Bentley, pero incorpora además una interpretación de la marca de las demandas de los clientes con mayor criterio y visión de futuro. Bajo su precioso diseño aguarda una inteligencia artificial (IA), cuyo objetivo es que el automóvil sea un lugar donde se creen, vivan y coleccionen extraordinarias emociones y experiencias a nivel humano.

Con un diseño radical que parte de una plataforma totalmente eléctrica, el Bentley EXP 100 GT redefine el sector del gran

turismo a nivel mundial para el 2035. Su entorno invita a que sentir un lujo en estado puro tanto por el conductor como por el acompañante, ya que ambos disfrutarán por igual de viajes extraordinario. La presencia y las impresionantes proporciones exteriores de este modelo están inspiradas en numerosos gran turismos clásicos de Bentley, pero dándoles a estos lujosos modelos un toque diferente que inaugura un nuevo futuro. El resultado plasma el rumbo a seguir por Bentley, pero siempre manteniéndose fiel a su reputación como la marca de lujo más codiciada.

En su interior, se ha diseñado un espléndido habitáculo aplicando la máxima meticulosidad para crear un espacio armónico con una sensación táctil de gran suntuosidad pensando en el bienestar de sus pasajeros. Además, se ha integrado a la perfección una IA única, bautizada como el Asistente personal de Bentley, con la que los ocupantes vivirán y coleccionarán experiencias mejoradas a bordo de su gran turismo.

DRIVErs



Manel Juncosa - Abarth 1000 SP - El Farell Hillclimb 1969

En la instantánea vemos a un joven Manel Juncosa pilotando el fantástico Abarth 1000 SP durante la Carrera en Cuesta del Farell en Caldes de Montbui de 1969 donde se alzó con la victoria final por delante de los Porsche de Julio Gargallo (2º) y "Geni" Baturone (3º).

El 1000 SP hizo su debut en carreras en mayo de 1966 a manos del piloto privado Anzio Zucchi. Este debut fue significativo en el hecho de que el 1000 SP fue diseñado y producido como un automóvil de cliente en lugar de un automóvil oficial del Equipo Abarth. Esto puede haber sido parte de la razón por la cual Carlo Abarth le dio a su director técnico Mario Colucci "carta blanca" con el diseño. No es sorprendente que Colucci eligiera una combinación de chasis tubular y motor central que creía que era superior al layout de chasis y motor favorecido por el propio Abarth.

El resultado de este diseño fue un automóvil muy ligero que pesaba tan solo 480 kg con el ya probado bloque motor Fiat 600 de 982cc y bialbero que tenía una relación de compresión de 10.5: 1, 2 carburadores Weber 40 DCOE2 de doble estrangulador produciendo 105CV para empujar el automóvil a 220 km / h. El cuerpo era de fibra de vidrio, pero también había paneles de aluminio disponibles.

Debido a las reglas en ese momento, se tuvieron construir al menos 50 ejemplares para ser homologado en el Grupo 6 para autos deportivos en lugar del Grupo 9 para prototipos deportivos. Esto se logró en 1966 y el auto registró una serie de victorias en la clase, incluidos los 500 km en Nürburgring y la colina de Aosta-Pile y la Subida al Farell que ilustramos en esta página.

DRIVE rs



-23-

Ferdinand Piëch and Gerhard Mitter during the World Premier of the Porsche 917 at Geneva 1969

Ferdinand Piëch, fallecido recientemente el 25 de Agosto de 2019, debe ser recordado como una de las personalidades más influyentes de todos los tiempos de la industria del automóvil y también del automovilismo.

La fascinación por los coches ya corría en su sangre como nieto del ingeniero Ferdinand Porsche. Comenzó su carrera profesional en Stuttgart-Zuffenhausen, el 1 de abril de 1963, como empleado en el departamento de pruebas de motores de Dr. Ing. h.c.F. Porsche KG. Después del exitoso diseño de un radiador de aceite para el Tipo 904 y un motor de competición con seis cilindros de 180 CV, Piëch se convirtió en jefe del departamento de pruebas en 1966. Bajo su dirección, se desarrolló el legendario motor bóxer de seis cilindros del Porsche 911 hasta la fase de producción. En 1968, Piëch fue nombrado Jefe de Desarrollo, antes de asumir la responsabilidad de las áreas de tecnología y desarrollo externo en el Consejo de Dirección de Porsche KG, en 1971.

Piëch dio especial importancia a la profesionalización del departamento de competición de Porsche, que logró innumerables éxitos bajo su mandato. Tomó la decisión de llevar a cabo el 917, presentado en 1969, un coche que sigue siendo considerado hoy en día como uno de los más exitosos de todos los tiempos. La primera victoria absoluta del 917 en Le Mans, en 1970, representó el comienzo de una nueva era para Porsche. En 1972 Ferdinand Piëch entró en Audi posicionando la marca en el sector premium. En VW fue el artífice de su crecimiento y el impulsor de la compra de marcas como Bugatti, Bentley o Lamborghini.

Permaneció asociado a Porsche como miembro del Consejo de Supervisión desde 1981 a 2015. En 1984, la Universidad Técnica de Viena le otorgó un doctorado Honoris Causa en Ingeniería. En 1999, 132 periodistas automovilísticos y expertos de la industria de 33 países le nombraron "Car Manager of the Century" ("Gestor del Automóvil del Siglo").

DRIVErs

-24-
GENTLEMENDRIVE



Juan Fernández - Porsche 908 - Sant Feliu de Codines Hillclimb 1969

Juan Fernández estrenaba el Porsche 908 Spider (#908.021) en Carrera en Cuesta de Sant Feliu de Codines (31 de Agosto de 1969) consiguiendo la primera de muchas victorias en España que conseguiría al volante de este formidable bólido. La victoria de Sant Feliu fue antes también que el famoso triunfo en las 12 horas de Barcelona formando equipo con Paco Godia y justo unas semanas después de probar por primera vez el 908 en Nogaro donde también se impuso en la carrera ganando a los Alpine V8 de 3 litros.

El Porsche 908/2 Spyder era un coche de carreras espectacular, su motor 8 cilindros y 2990 centímetros cúbicos tenía una potencia de 350 CV que lo catapultaba a velocidades superiores a los 290 Km/h.

Su debut en competición en 1969 no fue lo prometedor que la marca de Stuttgart esperaba, pues los 3 Porsches oficiales se

retiraron en las 24 horas de Daytona. En Sebring se impuso el Ford GT40 y en las 24 horas de LeMans también se impuso el modelo americano. Pero el 908 se impuso en el BOAC 500 de Brands Hatch, los 1000 Km de Monza, la Targa Florio y los 1000 Km de Spa, además de dominar en un sinfín de carreras en cuesta.

En 1969 Juan Fernández y su Porsche 908 consiguió también la victoria en Alcañiz, las 12h de Barcelona, la Subida a Puigmajor, la Subida a la Massana, la Subida al Coll Formich, la Subida Cruz Verde y la Subida a Santa Fe del Montseny.



TPB tech®: THE FIRST WORKTOP YOU CAN COOK ON



TPB tech® is the result of the **TPB - TOP PORZELANIK BARCELONA®** worktops evolution.

TPB tech®, the worktop where the classic glass of the hob disappears unifying both zones of working and cooking. The first worktop you can cook on.

DRIVEmarket

top01

19.8M\$

RM SOTHEBYS
MONTEREY 2019



1994 McLaren F1 "LM-Specification"

El McLaren F1 se ha convertido en el "Santo Grial" de los coches de colección modernos. Un vehículo que no ha envejecido ni un ápice y con el que el ingeniero Gordon Murray revolucionó el mercado de los super deportivos. Sólo se construyeron 106 ejemplares y sin duda los más codiciados son los que llevan configuraciones LM como el que se vendió este año en Monterey por casi 20 millones de dólares.

top02

9.9M\$

GOODING & CO
PEBBLE BEACH 2019



1958 Ferrari 250 GT LWB California Spider

Si hablamos de Ferraris descapotables, el 250 GT California Spider, es sin lugar a dudas, el modelo de referencia. Gooding & Co puso a la venta el chasis #1055GT en su versión LWB (Long Wheel Base) e incluso con historia en competición en las SCCA. Se remató por algo menos de 10 millones de dólares aunque se esperaba que subiera hasta los 13.

top03

8.1M\$

RM SOTHEBYS
MONTEREY 2019



1962 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta

Muchos coincidiréis que a nivel de proporciones no hay una Berlinetta más equilibrada, aunque este equilibrio no se trasladara a nivel de conducción pues para sacar partido a este modelo de Ferrari uno debía ser un auténtico as del volante. El #3359GT fue uno de los últimos 250 GT SWB producidos y actualmente uno de los mejores que se conservan.

top04

7.6M\$

RM SOTHEBYS
MONTEREY 2019



1965 Ford GT40 Roadster Prototype

Chasis GT/108 fue construido por Shelby American como coche de test y desarrollo. Fue el primero de los 5 GT40 roadsters jamás construidos y el octavo de los 12 GT40 prototipos. Además por su volante pasaron pilotos tan legendarios como Ken Miles, Carroll Shelby o Jim Clark. Sin duda uno de los más raros y originales ejemplares del icónico bólido de Ford.

top05

6.8M\$

GOODING & CO
PEBBLE BEACH 2019



1958 Ferrari 250 GT Series I Cabriolet

Otra obra maestra del diseño italiano firmada por Pininfarina. Este es uno de sólo 40 Ferrari 250 GT Series I construidos y uno de los sólo 5 con salidas de aire laterales originales de fábrica. Se vendió nuevo en Roma al príncipe Alessandro "Dado" Ruspoli. Su elegante pintura negra con interior en piel verde hace del #0789GT aún más interesante. Se vendió por 6.8 Millones de dólares, algo por debajo de su precio estimado.

DRIVE MANAGEMENT

CLASSIC & COLLECTOR CARS ADVISORS



QUIERES COMPRAR O VENDER
UN AUTOMÓVIL DE COLECCIÓN?

DEJA QUE NUESTROS ESPECIALISTAS TE AYUDEN

DRIVE *history*



Bugatti T57C Tank - 1939 Le Mans 24h

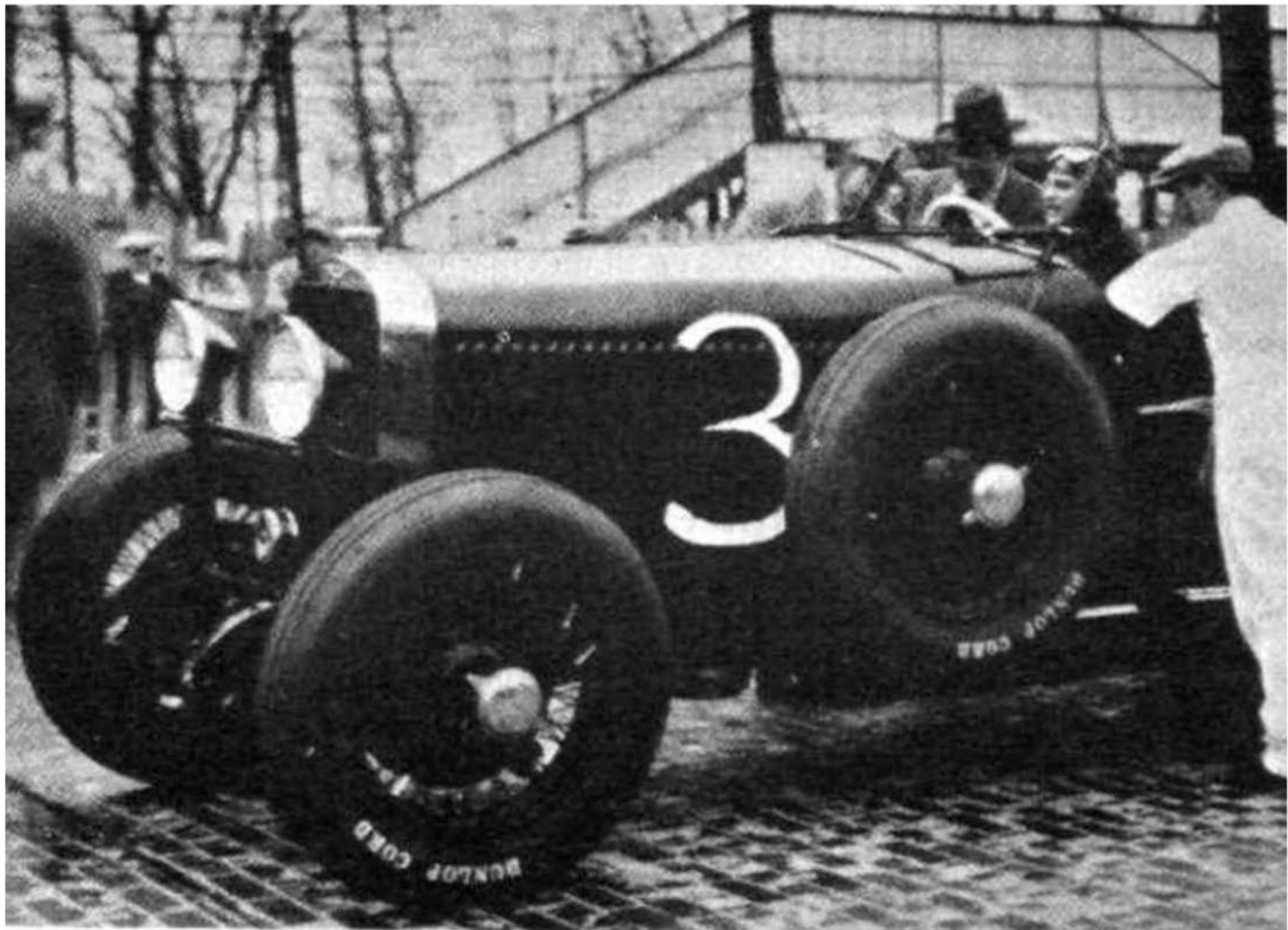
Con una distancia de casi 13,5 kilómetros por vuelta, Wimille y Veyron recorrieron 3.354 kilómetros - 248 vueltas - en 24 horas. El auto deportivo alcanzó una velocidad promedio de 139 km/h. El segundo auto de la carrera estaba tres vueltas atrás y el tercer auto nueve vueltas. De los 42 autos que arrancaron, solo 20 cruzaron la línea de meta.

Esta victoria en las 24 horas de Le Mans, hace 80 años, en 1939, marcó el último gran éxito de Bugatti en los deportes de motor: solo dos meses después, comenzó la segunda guerra mundial. Bugatti tuvo que cesar la producción poco después, evacuar la fábrica y solo pudo reiniciar la producción con grandes dificultades una vez que terminó la guerra.

Debajo del Bugatti T57C Tank se escondía un chasis del T57 casi de producción, aunque su forma aerodinámica pudeira hacer pensar todo lo contrario. Este modelo de competición fur desarrollado por Jean Bugatti, brillante ingeniero e hijo

del fundador de la marca; Ettore Bugatti. Montaba un motor de 8 cilindros con copresor de 3,3 litros de capacidad y doble árbol de levas que producía unos 200 CV de potencia. Esto le permitía llegar a velocidades superiores a los 255 km/h en las rectas del trazado francés. También presentaba otras modificaciones adicionales como la forma del capó redondo tipo pontón que lograba reducir le peso de vehículo y mejoraba su rendimiento aerodinámico. El eje trasero, el cigüeñal y otras partes también fueron optimizadas para conseguir un vehículo más ágil a la par que robusto para una carrera tan exigente como la de Le Mans.

DRIVE *history*



Hispano Suiza H6C Tipo Boulogne

GENTLEMEN'S DRIVE

-29-

Del modelo H6B se derivó una versión con chasis más corto y un motor de 8 litros que ganó la Copa Georges Boillot en Boulogne (Francia) en el año 1922 conducido por André Dubonnet, debido a este triunfo, al coche se le empezó a llamar el "Boulogne". Las versiones deportivas del H6B despertaron admiración entre los aficionados y muchos solicitaron coches iguales a los que habían corrido en Boulogne, por lo que la Hispano-Suiza inició la saga del modelo "tipo Boulogne".

A finales del mes de abril de 1928 apareció en la prensa especializada la noticia de la carrera en Indianápolis entre un Hispano-Suiza H6C tipo Boulogne, y un ocho cilindros americano de la prestigiosa firma Stutz. M. Moskovich, director de la Stutz Motors, manifestó durante un almuerzo en el Salón de Londres a algunas personalidades del mundo del automóvil, que consideraba que ningún coche europeo podía batir a su modelo de serie Stutz Black-Hawck. Charles T.

Weymann, opulento financiero defensor de la firma Hispano-Suiza, le contestó: "¿Cuánto apuesta usted?", a lo que el americano le respondió: "Veinticinco mil dólares". Weyman continuó. "¿Qué distancia?". Contestó el otro: "24 horas". "¿Y dónde?". "En el Autódromo de Indianápolis". A todo esto un Weymann sonriente respondió: "Pues bien, yo iré a batirle en su casa, y con el coche que utilizo desde hace varios meses, que es un Hispano-Suiza". El resultado de este encuentro, del que hizo eco la prensa del todo el mundo, fue una carrera con victoria del Hispano-Suiza frente a Stutz, que abandonó antes de las 20 primeras horas de carrera tras diversas averías.

DRIVE *history*



Lamborghini Countach Prototype - 1971

-30-
GENTLEMENDRIVE

El desarrollo del Lamborghini Countach fue iniciado por Ferruccio Lamborghini con el objetivo de crear un sucesor para el Lamborghini Miura. El ingeniero jefe Paolo Stanzani y su equipo comenzaron a trabajar en el sucesor de Miura en 1970 con el nombre de proyecto "LP112". Desde el comienzo del proyecto, los colaboradores de Stanzani incluyeron al piloto de pruebas Bob Wallace, el ingeniero asistente Massimo Parenti y el diseñador Marcello Gandini de Bertone.

Stanzani y el Sr. Lamborghini acordaron que el sucesor del Miura requería un diseño mecánico que permitiera el mayor rendimiento posible, así como un cuerpo que fuera aerodinámicamente eficiente y estéticamente atrevido. Ferruccio Lamborghini dio permiso al equipo de Stanzani para ampliar aún más los límites con el proyecto LP112. El Countach resultante incorporó aspectos exitosos del Miura, como el diseño de la parte trasera del motor central y la tracción trasera, junto con

muchas innovaciones nuevas de ingeniería y diseño. El equipo de ingeniería de Lamborghini solucionó también algunos defectos del Miura, mejorando la estabilidad a alta velocidad y reduciendo el sobreviraje, así como abordando el acceso limitado de mantenimiento, la distribución desigual del peso y los problemas de enfriamiento endémicos del diseño transversal del motor del Miura.

Después de un año de intenso trabajo de desarrollo, el primer prototipo de Countach, designado LP500, se mostró al público en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1971. Posteriormente, el equipo de ingeniería de Lamborghini pasó tres años refinando este prototipo radical en el LP400 Countach listo para producción, que debutó en 1974. El Countach sería un éxito duradero para Lamborghini y fue producido en varias versiones desde 1974 hasta 1990.

CHRONODRIVER

HILLCLIMB REVIVALS
SINCE 2010

WWW.CHRONODRIVER.COM



REVIVALS
DE LAS MEJORES
CARRERAS EN CUESTA
DE NUESTRO AUTOMOVILISMO

www.chronodriver.com

weekly **DRIVE**

Aston Martin

DBS *Superleggera* volante

text y fotos: Oriol Vilanova





**“sus prestaciones son de
PURO escándalo”**



Superlativo

Está sería el adjetivo que más encaja con el Aston martin DBS Superleggera Volante. Un automóvil que lo tiene todo; ¡demasiado! Sus prestaciones son de puro escándalo, su diseño espectacular y su sonido estremecedor. Pero es que además es todo un Aston Martin con su estilo británico pero vestido con un ajustado traje italiano que evidencia toda su garra y carácter. Un coche que no deja indiferente a nadie y con todos sus atributos hechiza de por vida a propios y extraños.

El DBS Superleggera se sitúa en lo más alto de la gama de Aston Martin. Su alma tiene dos caras; la luz de su belleza y la oscuridad de su fuerza brutal, inequívoca y amenazadora. Esta combinación de rasgos opuestos hace único el carácter del DBS Superleggera. Agresivo pero bello, ligero pero sólido y contundente. De carácter atlético y musculoso pero lujosamente



terminado en cada uno de sus detalles. El Aston Martin DBS Superleggera es sinónimo de la mejor experiencia en un Súper GT.

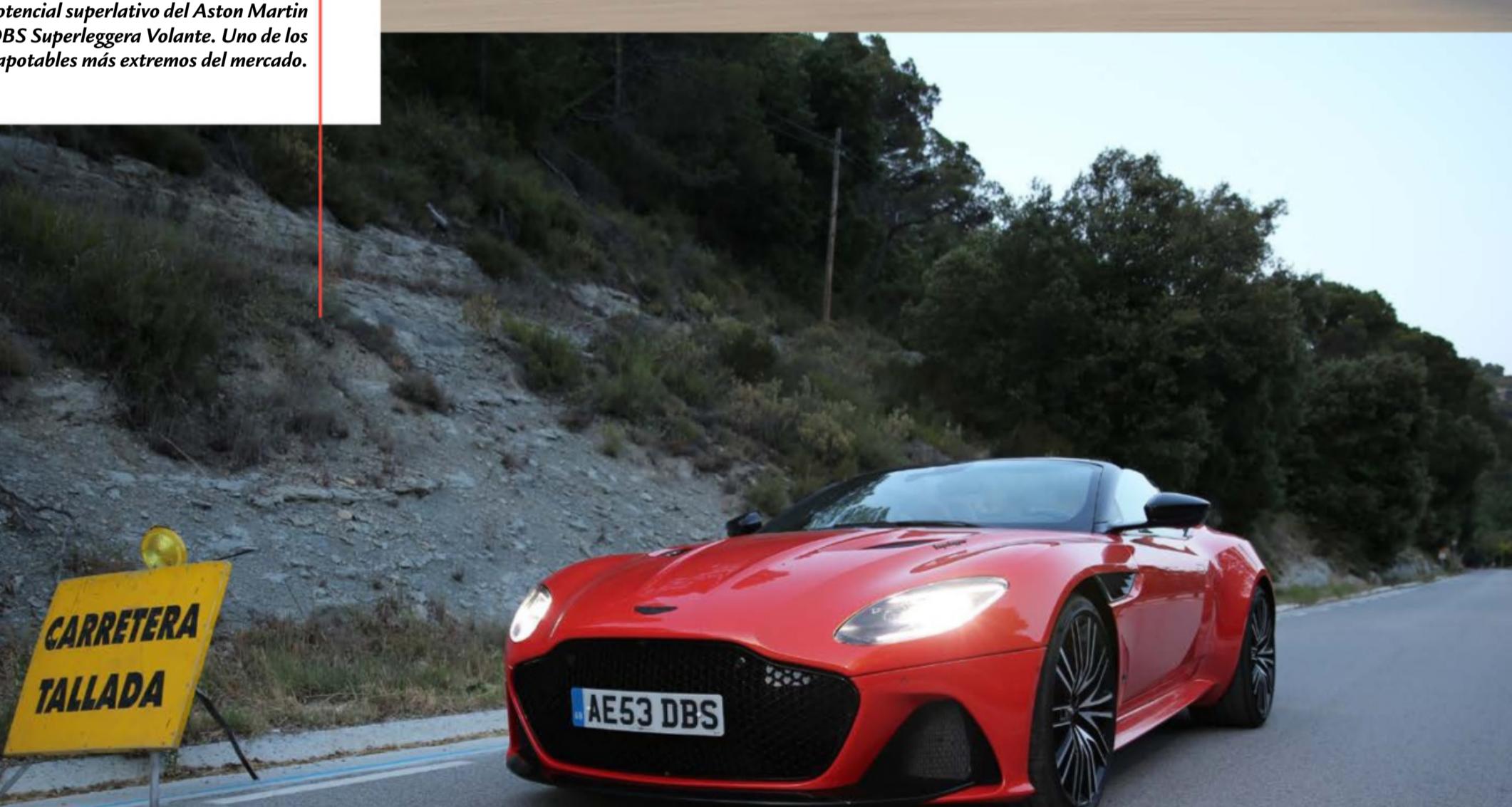
Y es que cuando te subes en él parece que el mundo se pare y todo empieza a girar alrededor tuyo. La posición de conducción es óptima y las dimensiones del habitáculo más que generosas. El DBS Superleggera es enorme, pero al primer golpe de gas y después de la primera curva percibes que su tamaño no compromete para nada la sensación de ligereza y buen “handling” que transmite el vehículo. Las curvas de la carrocería son musculosas y sensuales pero con detalles que le transmiten grandes dosis de dramatismo. Además la versión que probamos estaba configurada con el llamativo color opcional Cosmos Orange con todo el paquete de carbono exterior en contraste. Sí ya de por sí el DBS Superleggera es un coche que sale de lo común, imagináros el impacto de conducir uno en color naranja... Y es que al volante







Cualquier carretera se hace pequeña con el potencial superlativo del Aston Martin DBS Superleggera Volante. Uno de los descapotables más extremos del mercado.





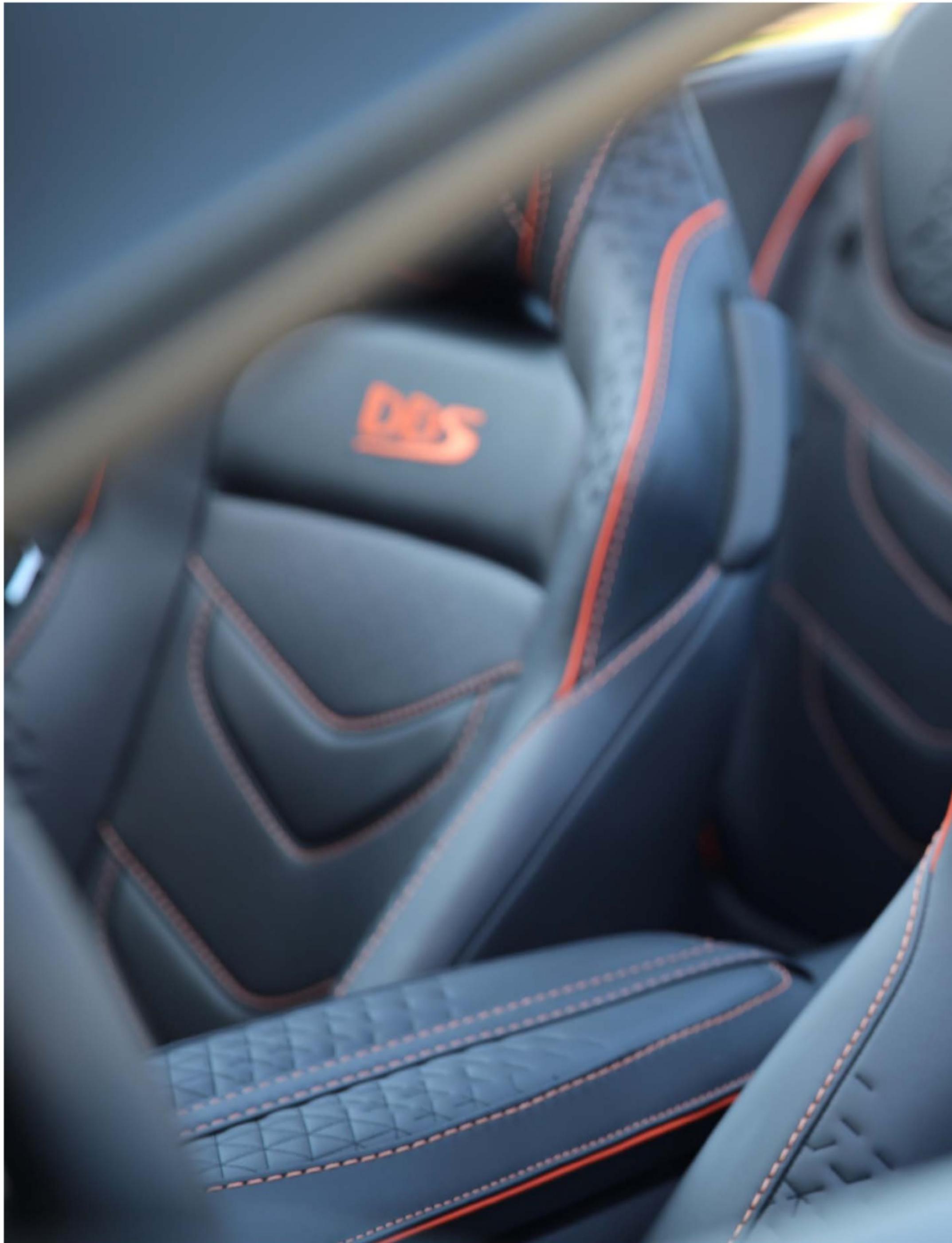
“parece que el mundo se pare y todo empieza a dar vueltas a tu ALREDEDOR”

GENTLEMANDRIVE
-39-

de un coche así se te pasa la vergüenza, tu cuerpo se pone en modo “disfrute” de forma automática y todos tus sentidos se unen para que la experiencia sea inolvidable. Además sabes que detrás de esa capa naranja vas a ser del todo invisible ya que todas las miradas van a ser absorbidas por el auténtico protagonista de estas líneas.

El interior transmite deportividad y elegancia, aunque Aston Martin ha perdido en estas nuevas generaciones algo de su propio estilo. Aunque sin duda ha ganado en calidad y en “fitting”, los radios de las terminaciones son algo más generosos y los asientos algo más fornidos y menos marcados. Algo más propio del concepto de lujo alemán que quizás encaja menos con el espíritu inglés del coche; aunque esta sutileza es una percepción muy personal y dudo que mucha gente se fije en estos detalles.

Pocas críticas más se le pueden hacer a tal maravilla, una verda-







Los detalles del DBS Superleggera Volante hacen que su diseño sea conmovedor

El DBS es un auténtica bestia que no deja a nadie indiferente





Su estampa es sensual y agresiva por igual; el DBS Superleggera Volante es uno de los descapotables con más carácter sino el que más

	Engine:		Power:		Torque:		0-100 km/h:		Speed:
	V12 5.2 litres bi-turbo		725 CV @ 6500 rpm		900 Nm @ 1500-5000 rpm		3,6 s		340 km/h

**“es casi
imposible
domar un
monstruo de
semejante
POTENCIAL”**

dera obra de arte de la ingeniería y el diseño. Su motor V12 y 5,9 litros de fabricación propia tiene un rendimiento espectacular. Proporciona una potencia de 725 CV, un par motor de más de 900 Nm y unas dosis de adrenalina incomparables con cualquier otro descapotable. Su aceleración te golpea hacia atrás con tal fuerza que uno duda de seguir pisando con fuerza el acelerador. Como un auténtico caballo desbocado, es casi imposible domar un monstruo de semejante potencial. Las carreteras se hacen pequeñas y los trayectos demasiado cortos. También el carnet de conducir por puntos, pues tendrían que vender uno de extra al adquirir un DBS Superleggera. Aunque tengo experiencia en conducir todo tipo de coches potentes, el nuevo Aston Martin me superó. No encontré rutas para poder acercarme a su verdadero potencial ni valor para si quiera probarlo. Y esto es lo que lo hace único. Como la aquella pantalla en el videojuego favorito que es imposible de pasar y en la que juegas y juegas de forma insaciable. El DBS es así. Infinito. Como dijimos al

*classic***DRIVE**

**1000 Bugatti,
Miglia**

Mercedes-AMG E63 S 4Matic+

Texto: Oriol Vilanova Fotos: Liliana López & OV



KRÜSSE
BENZOL
MOTOREN
1902
H. Bugatti
Brescia 1912
11 Fiat 1913



Las experiencias que uno vive al volante durante la Mille Miglia son realmente únicas

El Mercedes-AMG E Class 63S 4matic+ es una auténtica bestia camuflada tras su aspecto de berlina





El Bugatti T40 se demostró ágil y fiable aunque un poco flaco de fuerzas en las cuestas más exigentes

 **Engine:**
4 cilindros
1496 c.c. SOHC

 **Power:**
70 Cv
@4500 rpm

 **Torque:**
-

 **0-100 km/h:**
-

 **Speed:**
130 km/h

Seguramente la famosa carrera italiana nunca fue la más popular entre nuestros pilotos y menos aún tras al trágico accidente de 1957 que acabó con la vida de Alfonso de Portago, su copiloto y la de varios espectadores e incluso acabó con la continuidad de la misma competición. Sin embargo, su celebración histórica se ha consolidado como la prueba de clásicos más famosa del mundo y aquella en que todo aficionado o coleccionista de coches aspira y suspira para hacerla al menos una vez en la vida.

Evidentemente no he sido el primer español en hacerlas ni tampoco soy el que tiene el mayor número de participaciones, pero si puedo decir que he sido el único piloto español de esta edición. Y no es algo de lo que me sienta orgulloso. Un país como el nuestro que antaño había sido una de las naciones más fértiles de la industria automovilística, pionera en las competiciones de dos y cuatro ruedas y cuna de innumerables campeones que han sabido llevar los colores de nuestra tierra y nuestra cultura por todo el mundo; tiene que aspirar a más.

Es triste que todo este poso se esté desvaneciendo; a veces promovido por políticos con poca perspectiva y otras porque esa falta de perspectiva venga de nosotros mismos. Tenemos grandes especialistas de regularidad que tranquilamente podrían competir de tu a tu con los mejores equipos italianos y argentinos. Pero quizás nos falta cultura. Tenemos que mirar más allá de nuestras fronteras y volver a competir en las pruebas más prestigiosas. Además este know-how debe ayudarnos a cambiar

el ecosistema actual de nuestra afición donde una infinidad de clubs minúsculos compiten entre sí para organizar la salida dominguera al menor coste. El “menos es más” no sólo vale en arquitectura; sino que es un lema que se puede aplicar en casi todo.

Pero volviendo al hilo de nuestro artículo, la edición de 2019 tenía que ser especial por un simple hecho, pues el automóvil con el que íbamos a disputar la prueba por octava vez no podría haber sido mejor. En el año que la famosa marca francesa celebraba el 110 aniversario de su fundación, íbamos a conducir un maravilloso Bugatti de 1928.

En 2018, al llegar a Brescia y haber participado en la mítica carrera por séptima vez, pensé que seguramente sería la última; o si más no, que tocaba un cierto descanso. Cada año la carrera es especial y al terminarla te llevas innumerables recuerdos, vivencias y experiencias. Todas únicas pero quizás menos especiales que cuando participas por primera vez. Dicen que la pasión no puede convertirse jamás en rutina así que la decisión estaba tomada o eso es lo que pensé...

Pero al cabo de unos meses me llamó mi amigo Shawn: “Ya tenemos coche para la Mille del año que viene!” Yo, sorprendido, no me lo creía. Se acababa de comprar un Bugatti. En ese momento mis planes cambiaron. El binomio Bugatti y Mille Miglia era incuestionable para cualquier aficionado a los coches como yo. Si el primer año que competí en la carrera ya fue un sueño



Aparcar todos los coches de la carrera en la Piazza del Campo de Siena fue uno de las memorias más bonitas de la edición de este año.

En la foto de la derecha, las heridas de guerra sufridas en nuestro auto cuando el Alfa Romeo co-pilotado por Arturo Merzario nos dió por detrás.





“...ya tenemos coche nuevo para la 1000Miglia; se acababa de comprar UN BUGATTI...”

hecho realidad, hacerla con un Bugatti era algo inimaginable.

Como seguramente intuís, la espera fue larga y el trayecto hasta llegar a Brescia fue algo más complicado que años anteriores. En Marzo nació nuestro primer hijo y mi viaje a Italia para participar en la Mille Miglia fue el primero como padre novicio. Evidentemente la mamá estuvo en contra y eso sin saber exactamente los peligros que esconde una carrera con coches tan antiguos donde las medidas de seguridad brillan por su ausencia. Realmente hacer más de 1800 km por media Italia, en tráfico abierto, sin cinturones de seguridad y conduciendo a todo lo que da el coche es de auténticos chiflados. ¡Pero que aburrida sería la vida si no nos la complicáramos un poquito de vez en cuando! Además, qué mal ejemplo hubiera dado a mi hijo si hubiera desaprovechado una oportunidad como esta.

Así pues llegamos a Brescia después de un viaje relámpago que empezamos justo al salir del Circuit de Barcelona-Catalunya aún con la ropa mojada del “Champagne” de Lewis Hamilton en el que esperemos no sea el último Gran Premio de España en Montmeló. Conducimos un fantástico Mercedes E 63S AMG de 612 CV de potencia que nos prestó Mercedes Benz España para poder cubrir periodísticamente el evento con mis socios y amigos de la versión americana de Gentlemen Drive. En Francia hicimos un poco de entrenamiento en regularidad entre un radar y el siguiente. Pero ya en Italia nos atrevimos a intuir (más que probar) sus prestaciones y capacidades dinámicas. Pocas berlinas pueden competir con el Clase E más potente.

Quedamos en el enorme pabellón de Brixia Expo donde se hacen las verificaciones tanto técnicas como administrativas donde nos esperaba Shawn y su flamante Bugatti así como otros miembros de nuestro equipo; la Scuderia Sports, que habían llegado a Italia algunos días antes. Con Shawn, hemos compartido volante en todas las 1000 Miglias en las que hemos participado, y aunque apenas nos conocíamos la primera vez que



“un instante MÁGICO, instante sólo, pero de recuerdo infinito”

corrimos juntos, nuestra amistad es ahora a prueba de todo. No es sólo una prueba de regularidad de coches clásicos, es una semana donde compartimos la pasión por los automóviles con amigos de verdad.

Lo primero que quise fue comprobar el cockpit de lo que iba a ser nuestra oficina para los próximos días. Normalmente los Bugattis no son muy generosos de espacio, pero el T40 Grand Sport de Shawn cumplió con las expectativas más optimistas. Y aunque no lo pareciese, la posición de conducción era ideal para mi y para alguien que supera los 2 metros; eso sí, desplazando al máximo el asiento hacia atrás y conduciendo descalzo para aprovechar al máximo cualquier milímetro posible. Un estilo de conducción peculiar que ya utilizó durante los primeros años cuando disputamos nuestras primeras 3 Mille Miglias con el Alfa Romeo 6C 2500 SS de 1948.

A parte del habitáculo todo el coche en general era también espectacular. Había sido restaurado para participar en el prestigioso concurso de Pebble Beach hacia un par de años y Shawn lo había mandado al mejor especialista de EEUU para repasar la mecánica de arriba a abajo. Debajo del capó el vanguardista

bloque motor con el sello Bugatti, en este caso en su versión 4 cilindros ya que el T40 no era un coche de competición en la época sino más bien un Gran Turismo. Filosofía que aún encaba mejor con el espíritu de la prueba actual.

La carrera empezaba el miércoles al mediodía y los días anteriores los aprovechamos para prepararlo todo y para cumplir con todos los requisitos que ya forman parte del folklore de la prueba como el Trofeo Gaburri (una mini prueba de regularidad por el centro de Brescia que hace unos años que se implantó), la recogida del reloj del sponsor o la famosa Punzonatura donde los comisarios ponen un alambre alrededor de la columna de dirección cerrandolo con un sello de plomo tal y como se hacía en antaño para verificar que el mismo coche que salía de Brescia era el mismo que llegaba. Y es que la picardía en competición es tan antigua como ella misma. También aprovechamos para calibrar los aparatos que llevamos para la regularidad y en mi caso, conducir un poco el automóvil para familiarizarme con sus peculiaridades. Al final tuve poco tiempo para ello, quizás hice menos de 10 kilómetros de test previos a la carrera, pero supon-

go que fueron suficientes para afrontar la acometida.

Brescia-Cervia/Milano Maritima

Y así fue, la hora de la verdad llegó y con el dorsal #55 vistiendo nuestro Bugatti salimos de Brescia a las 14:18 minutos. Tengo que reconocer que el momento de la salida es siempre especial donde el estómago se estremece y el corazón late más rápido de lo normal. Se acaba un año de preparación y empieza una nueva aventura. En seguida notas que llevas un coche especial cuando la multitud te regala un extra de aplausos a tu paso. Y aunque Bugatti no sea italiana, la cultura de los tifosi es enviable. La magia empezaba, este año con más frío de lo normal, pero de momento esquivando la lluvia que había hecho acto de presencia por la mañana e incluso los días anteriores. A medida que íbamos avanzando el ruido del motor se iba haciendo más estremecedor y estridente. Un sonido muy peculiar a la par que ensordecedor que sería nuestra banda sonora durante los próximos cuatro días (aunque a día de hoy aún la sigo escuchando). El coche se notaba ligero y aunque su velocidad punta no era su mejor baza, nos permitía movernos con brío a unos 90 km/h de crucero. Su cambio de marchas era preciso aunque requería de finura quirúrgica y doble embrague constante para evitar el sobrecogedor sonido metálico de los piñones. Y en esta primera etapa el chasquido en mis cambios fue una constante, primero por el tiempo que uno requiere para hacerse con los tempos de la máquina que conduces y segundo por la presión que ejercía inconscientemente Shawn cada vez que yo apretaba el embrague. De reojo notaba como su mirada se despegaba del roadbook para clavarse en mi cogote. Al final una entrañable anécdota más para nuestra colección. Así pues, pasadas las 10 de la noche llegamos a final de etapa, con buenas sensaciones y aunque cansados, con ganas de más para el día siguiente.

Cervia/Milano Maritima - Roma

Para mi siempre es la etapa más pesada, se empieza muy temprano y supongo que las ganas de llegar a Roma hacen que el tiempo se dilate más de lo deseado. La bajada hacia la ciudad eterna parece que no se acabe nunca aunque en contrapartida el paisaje te ofrezca unas puestas de sol maravillosas de intensos colores dorados. También es la etapa donde tuvimos más problemas con el vehículo; nada grave pero que nos causó un par de sustos en medio de las etapas especiales donde penalizamos mucho más de la cuenta. Supongo que fue el precio que nos tocó pagar antes de diagnosticar de forma exacta el problema que estaba perjudicando las prestaciones normales de nuestro Bugatti. Al cabo de los kilómetros el distribuidor se empapaba de aceite y eso provocaba un fallo en el encendido que comprometía la potencia del T40.

Como había comentado, durante toda la ruta la única banda sonora que te acompaña es la del sonido de motores; esta sube de intensidad cuando adelantas o te adelantan especialmente si lo hace un motor de competición de 8 cilindros como los Bugatti T35 o los Alfa Romeo 8C. También uno de los sonidos más fantásticos que llegan a eclipsar, aunque sea por un breve instante, es el auténtico y pasional griterío de los niños cuando pasas delante de una escuela. Animan de forma incesante a la vez que ondean las pequeñas banderas con la flecha roja de la carrera. Un tierno sonido que se intensifica a medida que te aproximas a la escuela pero que se desvanece a la misma velocidad. Un instante mágico, instante sólo, pero de recuerdo infinito. Uno de esos "souvenirs" únicos que te deja la carrera como herencia.

Para escribir estas líneas, uno tiene que tirar del mapa del recorrido oficial para recordar exactamente por qué ciudades has pasado, ya que durante la carrera sólo estás concentrado en conducir o abducido por el road-book. Antes de llegar a Roma pasamos por Urbino, Senigallia, Asís (La ciudad de San Francisco), Perugia, Terni y Rieti. Recuerdo que al llegar a Urbino; donde finalizaba la primera etapa del segundo día, me entró una llamada de un nuevo cliente Chino del que estaba esperando una respuesta desde hacía semanas. Pensé que los minutos de espera antes de cruzar el control horario serían suficientes pero la conversación se alargó y durante varios minutos prácticamente mis nefastas dotes multi-tasking combinando la navegación con mis argumentos comerciales hasta que el Bugatti cogió la suficiente velocidad para que el viento y el ruido de su motor cortara la comunicación para siempre. Aunque sólo a nivel de business, la carrera se había cobrado otra víctima.

Roma-Bologna

Creo que todos los participantes recordaremos ese día por algo muy especial y extraordinario. Podemos considerar el tercer día de la carrera como la etapa reina de la Mille Miglia. Y es que atravesar la Toscana es y será siempre especial. Creo que durante las 8 Mille Miglias que he disputado siempre nos ha acompañado el buen tiempo, donde las armoniosas colinas de diferentes tonalidades ocres y verdes contrastan con un cielo azul donde alguna nube alta se suma para enriquecer aún más la formidable fotografía. O seguramente nos llovió algún año, pero con una edición con luz brillante es suficiente para eclipsar otras experiencias menos bellas.

Después de dejar atrás Roma, Viterbo, Radicofani y Casiglione d'Orcia llegamos a Siena para almorzar. Aparcar en el mismo centro de la famosísima Piazza del Campo fue algo irrepetible. Y hacerlo con un Bugatti aún era más excepcional. Sin lugar a





Durante los 4 días de carrera hay tiempo para todo, sol y lluvia, momentos de angustia y de satisfacción; nervios y adrenalina; pero sobretodo muchas dosis de pasión.





Gracias a Mercedes Benz España tuvimos el mejor coche para una asistencia rápida. Descomunales las prestaciones del E63 S 4 matic+



Engine:

V8
4 liter twin turbo



Power:

612 CV



Torque:

850 Nm



0-100 km/h:

3,4 s



Speed:

300 km/h

dudas fue el “highlight” de la edición. Algo que si no corroboras con una fotografía nadie te va a creer; supongo que por eso hicimos tantas casi de forma compulsiva. Incluso selfies y videos. Era un momento para inmortalizar.

Después de comer me tocó ponerme detrás del volante y si la entrada en la Plaza había sido triunfal, la sensación que tuve al salir de ella no fue nada diferente. Y es que despedirse de una Siena abarrotada de gente te hace sentir importante aunque sabes que la gente no está allí por ti, sino por la joya que tienes el privilegio de conducir.

De Siena llegamos a Florencia donde sufrimos el incómodo tráfico de un viernes por la tarde para llegar a su centro pero que valió la pena ya que no recuerdo si fue antes o después de Florencia donde pude disfrutar realmente de la conducción. Fue en una larga carretera de montaña. No se si fue el Paso de la Futa, el de la Raticosa o cualquier otro. Qué más dá. Fueron unos kilómetros donde carretera, paisaje, coche y conductor nos fusionamos. No había nadie más, sólo curvas, el Bugatti y mis manos en el volante. Disfruté como cuando esquías haciendo esos pisando una nieve óptima. Como cuando surfeas una ola una y otra vez. Pero mucho más. La carrera se llamaba Mille Miglia, el coche era un Bugatti y estaba haciendo lo que más me gusta... Conducir!

Una vez más, sólo por esa horita de conducción, todos los esfuerzos para preparar la carrera ya habían valido la pena. Todo se relativizaba. Bueno; todo menos mi sonrisa.

Llegamos a Bologna de noche, aparcamos en la Piazza Grande y cenamos en el fastuoso Palazzo del Podestà. Pero yo aún disfrutaba de lo vivido. Me sabe mal por las futuras generaciones que apenas sabrán lo que es conducir, yo tuve la suerte de poder hacerlo en mayúsculas.

Bologna-Brescia

Como todos los finales de etapa de una carrera larga, el último día se puede considerar un mero trámite que en el caso de la Mille Miglia se convierte en una auténtica fiesta para celebrar el automóvil y su historia. Sin embargo, este año la lluvia quiso hacer acto de presencia durante todo el día desluciendo toda la caravana. Pero una Mille sin lluvia es menos épica así que nos lanzamos con todas las ganas del mundo a completar la última etapa.

Conducir en condiciones de mojado no es que sea diferente ni más difícil, pero si que se debe ir con mucho más tacto. Un coche del año 28 no tiene ninguna medida de seguridad ni ninguna ayuda para contrarrestar las condiciones de poca adheren-

cia. Son automóviles que ya de por sí frenan poco y con el piso y las mordazas bañadas las distancias se multiplican. Además si por cualquier contratiempo tienes que pegarle un buen pisotón al pedal del freno, es fácil que las ruedas se bloqueen y aunque por su anchura es casi imposible hacer aquaplaning, el dibujo del neumático poca agua evaca y fácilmente pueden perder adherencia. Esta falta de tracción puede suceder también al acelerar aunque la potencia del Bugatti T40 no sea especialmente abultada. Hasta aquí, la teoría que todo conductor con una mínima experiencia sabe. Pero después llega la práctica y ésta a veces llega sin avisar.

Después de cuatro días a sus mandos, parece que todo está bajo control hasta que en un a curva notas como por unos fugaces instantes pierdes el control del bólido y notas como las cuatro ruedas deslizan al son de la fuerza centrífuga. Sabes que quizás has entrado en la curva con un exceso de optimismo.

Pero es este mismo optimismo el que te hace disfrutar de todos los momentos y experiencias. Buenos y malos son parte de la carrera de la vida y la Mille Miglia es así.

Pero aún nos faltaba una última anécdota y esta nos pasó cuando nos disponíamos a salir de los jardines del Palazzo Ducale de Parma donde la organización nos había organizado el último almuerzo. Después de limpiarme la suela de los botines de barro e instalarme por última vez a los mandos del Bugatti, noté un empujón al mismo tiempo que desagradable ruido metálico. Alguien nos había golpeado por detrás. Fue un Alfa Romeo 6C 1750 con el dorsal #60 que co-pilotaba ni más ni menos que el legendario “cow-boy” Arturo Merzario. Seguramente fue un despiste ya que esos Alfas llevan el pedal del acelerador en el medio del del freno y el embrague. El golpe afectó poco a nuestro Bugatti, aunque la ballesta del Alfa se quedara a un centímetro de nuestro depósito. Seguramente si hubiera llegado a él, se hubiera agujereado y hubiera significado nuestro abandono. Pero todo acabó como tenía que acabar, como una anécdota y con un pacto entre caballeros para arreglar el golpe.

Llegamos a Brescia en la posición 38 de más de 450 automóviles. No era un mal registro, pero fue el primer año que no conseguimos mejorar nuestra propia marca (en 2018 terminamos P31). Evidentemente el resultado era lo de menos para nosotros. Conseguimos acabar y disfrutar cada minuto de nuestra aventura. Y con las ganas de agradecer eternamente a un amigo de verdad la oportunidad de conducir su Bugatti en la carrera más bonita del mundo. ¡Gracias Shawn!





*test***DRIVE**

BMW M2

Competition

GENTLEMANDRIVE
-55-

texto y fotos: Oriol Vilanova

¡Sí, por favor!

El BMW M2 Competition lo tiene todo para disfrutar cada mes, cada semana, cada día, cada hora, cada minuto y cada segundo al volante



“el juguete definitivo para
DISFRUTAR de la conducción”



BMW M2 Competition

Hace algunos años me compré un BMW 2002 Turbo de 1974. En aquel entonces era un modelo que aún estaba lejos de los radares del coleccionismo y lo conseguí por un precio relativamente asequible. Para mí es el precursor de toda la gama M de la marca bávara y además fue el primer automóvil de serie en montar un turbo. La icónica escritura “Turbo” a la inversa en su spoiler frontal es sin duda mítica y sin quererlo fue una de las mejores acciones de marketing de la historia del automóvil. Sin embargo la situación geopolítica global y la incipiente crisis del petróleo afectaron la vida del modelo y tan sólo se llegaron a producir 1672 ejemplares. Pero no hay mal que por bien no venga así que gracias a esta circunstancia, es considerado hoy en día como uno de los modelos más importantes de la historia de BMW y un modelo muy codiciado por los coleccionistas.



Han pasado ya más de 45 años de la presentación del BMW 2002 Turbo pero en el line-up de la marca alemana hay un modelo que reúne toda la esencia del modelo original y que para los “connoisseurs” es el juguete definitivo con el que disfrutar cada día de la conducción. Se trata de M2 Competition, un modelo compacto en tamaño pero no en prestaciones. Su elástico motor de 6 cilindros en línea, 3 litros y doble turbo hacen de él un vehículo ágil y potente. Su chasis y dimensiones lo hacen extremadamente fácil de conducir. Así que lo mejor era probarlo para corroborar todos estos argumentos. ¡¡Y nos encantó!! Un coche que se deja llevar, intuitivo, permisivo y sobre todo muy, muy divertido. El equilibrio perfecto para disfrutar al volante, más sería excesivo y menos quizás aburrido. Sus 410 CV son dóciles en un primer momento pero unos pura sangre cuando se les exige. La dirección firme, directa y precisa; y el tarado de las suspensiones perfectamente regladas acorde a la

*“...un Vehículo ideal
para carreteras
DE MONTAÑA...”*







Compacto y musculoso, así es el BMW M2 Competition, un auténtico deportivo de altas prestaciones y sensaciones a flor de piel

-60-
GENTLEMANDRIVE



Engine:

6 cilindros
2.997 c.c. twin turbo



Power:

410 CV
@ 5230-7000 rpm



Torque:

550 Nm
@ 2350-5230 rpm



0-100 km/h:

4,2 s



Speed:

280 km/h

rigidez de su chasis. Un vehículo ideal para carreteras de montaña, ideal para vías rápidas y aún mejor para tener aparcado en el garaje de tu casa.

¿El único fallo? La unidad probada montaba el cambio secuencial con levas detrás del volante; y como somos unos románticos empedernidos, nos hubiera encantado hacer la prueba con el versión manual.



barnfindex

Digital soul for collector cars

App disponible
en iOS y Android



DRIVE *watches*



Richard Mille Kimi

Tourbillon Split-Seconds Chronograph Kimi Räikkönen (Ref. RM 50-04)

El Gran Premio de Fórmula 1 de Singapur de 2019 fue la ocasión perfecta para que la marca presentara el cronógrafo RM 50-04 Tourbillon Split-Seconds Chronograph Kimi Räikkönen junto a nuestro socio. La pieza rinde homenaje tanto a este gran piloto como a su equipo: Alfa Romeo Racing Team, el legendario fabricante inseparable de las carreras de autos. La combinación del escape del tourbillon y el cronógrafo junto con la fina esqueletización sin precedentes hacen de este reloj particularmente innovador; la perfección absoluta del cronógrafo.

www.richardmille.com

Price: \$1,063,000

Rolex Yacht-Master 42

Rolex Yacht-Master 42 (Ref. 226659)

Con un caja de oro blanco de 42 mm, el nuevo Rolex Yacht-Master combina la deportividad de su bisel giratorio bidireccional graduado 60 minutos con disco Cerachrom negro mate de cerámica, números y graduaciones pulidos en relieve y su nuevo brazalete Oysterflex que combina de un modo único la robustez y fiabilidad de un brazalete metálico con la flexibilidad, comodidad y estética de uno de elastómero. El Yacht-Master 42 está equipado con el calibre 3235, un movimiento de nueva generación, completamente desarrollado y manufacturado por Rolex.

www.rolex.com

Price: 25.700 €

Patek Philippe 5168G

Patek Philippe Aquanaut 5168G Self Winding White Gold

Encarnación del sport chic contemporáneo, el Aquanaut para caballero "Jumbo" (42,2 mm) de oro blanco reafirma su estilo joven y dinámico en una nueva versión verde caqui. Un color original y sorprendente que evoca la aventura y los horizontes abiertos. El diseño de la caja octogonal redondeada y del bisel se ve realizado por la alternancia de acabados satinados y pulidos.

El calibre 324 S C de cuerda automática, visible a través de un fondo de cristal de zafiro, marca el paso del tiempo.

www.patek.com

Price: 36.310 €

A.Lange & Söhne

A.Lange & Söhne Little Lange Moon Phase "25th Anniversary" (Ref. 182.066)

Presentado en Septiembre de 2019, es el noveno modelo de la colección especial, que marca el 25 aniversario del LANGE 1. Limitado a 25 relojes con caja de 36,8 mm de oro blanco, presenta una esfera de argenté impreso en azul, disco lunar también en oro blanco con estrellas grabadas a mano.

www.alange-soehne.com

Price: 42.300 €

SHOT ON LOCATION AT LIME ROCK PARK. FORD GT40 PROVIDED BY THE REV'S INSTITUTE



ENDURANCE CHRONOGRAPH
OFFICIALLY LICENSED BY FORD MOTOR COMPANY

AVAILABLE AT WWW.AUTODROMO.COM

 **AUTODROMO**
INSTRUMENTS FOR MOTORING



Monterey CAR WEEK

GENTLEMEN'S
DRIVE
-65-

texto y fotos: Rolex & Pebble Beach Concours d'Elegance

Del 15 al 18 de Agosto, durante cuatro días llenos de acción, California celebró el legado y el futuro del automóvil, rindiendo homenaje a su influencia actual en el mundo moderno. Atrayendo a una gran variedad de fabricantes internacionales, concursantes y espectadores, en el Pebble Beach Concours d'Elegance, el Rolex Monterey Motorsports Reunion, The Quail y el Pebble Beach Tour d'Elegance presentado por Rolex, se exhibieron una gran cantidad de joyas de la historia del automóvil.

Pebble Beach Tour d'Elegance

Jueves 15 de Agosto

A medida que el sol brillaba en Portola Road, una notable colección de autos de todas las edades se alineó para el Pebble Beach Tour d'Elegance presentado por Rolex. Dando vida a la historia del automóvil, esta exquisita caravana recorrió partes del famoso 17-Mile Drive y bajó por la autopista 1, cruzando el puente Bixby, antes de regresar a Ocean Avenue en Carmel-by-the-Sea para almorzar. La variada cantidad de vehículos proporcionó a los aficionados una vista previa de lo que se podría contemplar en el Concours d'Elegance de

Pebble Beach, y fue una excelente manera de comenzar el largo fin de semana de actividades dedicadas al automóvil en California.

Pebble Beach Concours d'Elegance

Domingo 18 de Agosto

Cuando se puso el sol en esta semana de actividades de automobilismo, fue el Bentley 8 Liter Gurney Nutting Sports Tourer de 1931 que fue coronado como "Best of Show" en el Concours d'Elegance® de Pebble Beach. Encarnando el estilo y la autenticidad, solo fue una señal de que en el centenario de Bentley uno de los autos de la marca obtuvo los máximos honores. Después de la ceremonia de entrega de premios, el propietario Sir Michael Kadoorie dijo: "Me siento muy privilegiado de recibir el" Best of Show "y es muy especial ya que Bentley celebra 100 años. Alcanzar tal hito dice mucho acerca de las personas que han hecho un gran esfuerzo para enriquecer el nombre de Bentley".

El evento comenzó cuando los autos llegaron a la calle 18 en Pebble Beach Golf Links durante el célebre "Dawn Patrol" a primerísima hora de la mañana. A medida que se levantaba la niebla, más de





the 2019 “BEST OF SHOW”
1931 Bentley 8 Litre
Gurney Nutting Sports Tourer



“it has been staggering to see the passion, the patience and the painstaking love that the owners put into getting these CARS to this EXTRAORDINARY level ” *Mark Webber*



100 jueces técnicos juzgaron a los autos en exhibición, todos con diferentes procedencias, épocas y diseñadores, en sus respectivas clases, antes de que se anunciaran los ganadores del “Mejor en su clase” y, posteriormente, el “Best of Show”. Lejos del hoyo 18, en el “concept lawn” los principales fabricantes de automóviles revelaron nuevos concept cars y prototipos.

Rolex Moterey Motorsport Reunion **Jueves 15 - Domingo 18 de Agosto**

El aclamado Circuito de Laguna Seca fue el anfitrión de la reunión de cuatro días de Rolex Monterey Motorsports mientras los autos de carreras que abarcaban un siglo, de 1910 a 2013, salieron a la pista en 14 categorías. Los espectadores quedaron cautivados por las imágenes y los sonidos mientras estos automóviles antiguos recreaban la historia del deporte del motor. La International Motor Sports Association (IMSA), fue la disciplina invitada del evento de este año, y exhibió con orgullo más de 100 de sus autos más exitosos para conmemorar el 50 aniversario de la organización. El evento resume el espíritu de las carreras de motor, ya que los autos de todas las décadas compiten en el desafiante trazado Californiano.

The Quail, A Motorsport Gathering **Viernes 16 de Agosto**

El Quail, A Motorsports Gathering acogió a 6,000 invitados mientras automóviles y motocicletas competían por llegar al Rolex Circle of Champions. El ambiente de fiesta en el jardín, que exhibe autos antiguos y futuristas, cocina global y moda, tiene lugar anualmente en los greens de The Quail Lodge & Golf Club en Carmel. Este año, el lanzamiento del Bugatti Centodieci, el debut del Acura Type S Concept y la revelación del Lotus Evija en los EE. UU., fueron sin

duda los highlights entre las últimas creaciones del sector. Cuando el día llegó a su fin, el Stutz DV 32 Convertible Victoria by Le Baron de 1931 fue honrado como el “Rolex Best of Show” de 2019. Recogió el galardón Caroline Cassini, quien reflexionó sobre la importancia de esta semana de eventos automovilísticos: “Estas festividades promueven mucha camaradería, pero realmente se trata de estas maravillosas obras de arte: los autos son esculturas rodantes. Este Stutz ha estado en nuestra familia desde hace tiempo y es definitivamente un automóvil muy especial”.

Uno de los pilotos que no se quiso perder la Monterey Car Week fue Mark Weber y quedó maravillado de la pasión y entusiasmo por el automóvil que se vivieron durante esos días:

“California es sinónimo de estilo y autos extraordinarios. Al venir aquí por primera vez, me sorprendió la variedad de actividades dedicadas al automovilismo. Hemos visto coches increíbles de todo el mundo en The Quail y en el Concurso, mientras que en la pista de Laguna Seca fue genial ver coches de carrera clásicos llevados al límite”.

“Ha sido asombroso ver la pasión, la paciencia y el amor meticuloso que los propietarios pusieron para llevar estos autos a un nivel tan extraordinario. Tanto Rolex como los eventos de coches clásicos reflejan la precisión meticulosa que se necesita para hacer algo elegante y robusto, algo que es atemporal y para siempre”.



2019 MV Agusta Superveloce 800 Serie Oro (Precio: €27.990)

Seguramente todos recordareis el video que MV Agusta utilizó para promocionar el modelo en las redes sociales. Pues sí, la Superveloce 800 Serie Oro es una motocicleta sexy y que ha cautivado por su diseño pero también por sus prestaciones.

Las líneas del Superveloce 800 Serie Oro son una interpretación moderna del concepto estilístico icónico del MV Agusta. Una fusión de lo vintage y lo contemporáneo asegura que el futuro incorpore la memoria de un pasado glorioso: 37 títulos mundiales, victorias legendarias, y desafíos que requerían ir más allá de lo posible.

Un motor de 3 cilindros, una cilindrada de 798 centímetros cúbicos y una potencia de 148 CV son argumentos más que suficientes que juntamente con su estética y exclusividad hacen de esta motocicleta toda una pieza de colección y un clásico del futuro.



PREMIUM TRAVELLER

✈️✈️✈️✈️✈️

Added value services for airport travellers

Don't forget the most important thing:
You can now make your booking online

Discover what services are available in each airport

www.premium-traveller.com

- Airport Lounges
- Bedrooms
- Fast Track and Meet & Assist
- Meeting & Events
- Parking Vip
- Wellness
- Shower at arrival
- Personal Shopper

And a lot more...



ADDING LOCATIONS DAILY



Managed by



FOR FURTHER INFORMATION
Tel. +34 933 758 600



weeklyDRIVE

Aston Martin DB11 Volante

texto: Oriol Vilanova Fotos: Cristian Oliva & OV

GENTLEMENDRIVE
-73-



Engine:

V8
3982 c.c. bi-turbo



Power:

510 CV
@ 6000 rpm



Torque:

675Nm
@ 2000-5000 rpm



0-100 km/h:

4,3 s



Speed:

300 km/h

Si hablamos de belleza sobre cuatro ruedas tenemos que escribir un capítulo a parte sobre los "Volante" de Aston Martin. Desde que David Brown sacó el DB2, que ésta configuración forma parte del catálogo de Aston Martin. Cada generación de deportivos de la marca ha tenido su traducción en exclusivos descapotables. Los DB4, los DB5 y los DB6 Volante son considerados hoy en día auténticas obras de arte. Pero también modelos más recientes como el DB9 Volante eran estéticamente sublimes.

Quizás su talón de Aquiles fue siempre su falta de rigidez, cosa que comprometía su nivel de prestaciones sobre todo en comparación con los coupés de la misma gama. No obstante, este handicap queda casi resuelto en el nuevo DB11, que en comparación con sus antepasados, goza de una rigidez extraordinaria.

Reconocibles al instante, todos los elementos familiares de Aston Martin han sido reinterpretados. La icónica parrilla ha sido amplificada, celebrada; así como otros rasgos de factura Aston Martin que elevan al DB11 a un estadio superior; a puro arte automovilístico. Superlativos también los acabados que han mejorado sustancialmente y tanto





-75-

“la experiencia
DE CONDUCCIÓN del DB11
Volante es todo un LUJO”



La calidad de materiales y la atención al detalle del DB11 Volante evidencian que estamos delante de un producto extremadamente exclusivo y lujoso





“la quintaesencia del DOLCE FARE NIENTE”

GENTLEMEN
DRIVE
-77-

la paleta de colores como la calidad y la variedad de los materiales utilizados hace que el cliente pueda configurarse el coche a su gusto. Y si realmente tiene gusto podrá crear combinaciones extremadamente bellas como la de la unidad que hemos tenido el placer de conducir durante unos días. La sublime yuxtaposición de colores, maderas nobles, pieles de suave tacto y metales hace que la experiencia de conducción del nuevo DB11 Volante sea todo un lujo.

También su motor V8 de origen AMG Mercedes es el aliado perfecto para asegurar unas prestaciones asombrosas con una fiabilidad a prueba de todo tipo de exigencias. Sus 510 CV catapultan al nuevo Volante a más de 300 Km/h con una aceleración de tan sólo 4.3 segundos para romper la barrera de los 100 km/h. Pero para un descapotable de Aston Martin, hay algo más importante que el ir rápido y el llegar antes o el llegar primero. Y es la experiencia de disfrutar del trayecto, de vivir cada momento, de experimentar cada detalle. La quintaesencia del “dolce fare niente”.

DRIVE shopping

-78-
GENTLEMENDRIVE



Escuderia Montjuich Tshirt

Exclusivas camisetas de algodón de alta calidad con motivos de nuestra escudería favorita, la legendaria Escudería Montjuich, uno de los equipos privados internacionales más importantes de los años 60 y 70. Descubre su colección.

Precio: 25€
www.escuderia-montjuich.com



Gentlemen Drive back issues

¿Te falta algún ejemplar de nuestra revista para completar tu colección? No esperes más, comprala directamente en nuestra web antes de que se agoten. ¡Unidades limitadas!

Precio: desde 10€
www.gentlemendrive.com



The Chex Moto Jersey

Un jersey de estética retro que forma parte de la colección Otoño/Invierno de Deus Ex Machina

Precio: 89€
www.deuscustoms.com



Baby Bugatti II

Al igual que el Type 52 que Ettore Bugatti diseñó para su hijo Roland, sólo se fabricarán 500 unidades del Baby Bugatti II y en 3 semanas se vendieron todas. El modelo, que se presentó definitivamente durante la celebración del 100 aniversario de la marca en Septiembre, es una reproducción exacta a escala 3/4 de un Bugatti T35 y lo pueden conducir tanto niños como adultos.

Precio: A partir de 30.000€
www.bugatti.com



LV Travel Bag Keepall Baundolière 55

Esta versión de la clásica bolsa de viaje Keepall de Louis Vuitton refleja un carácter muy deportivo. La vibrante lona Damier Cobalt contrasta con el color naranja de los detalles. Los detalles cortados a láser imitan las líneas de velocidad de los circuitos de carreras y evocan la emoción del automovilismo.

Precio: 1.660€
www.louisvuitton.com



DRIVE *events*

Goodwood Revival 2019

text & photos: Rolex / Influence Sport & Media



Goodwood Revival 2019

El Goodwood Revival de mediados de Septiembre llevó a los amantes del automovilismo a una época en la que los conductores tenían que luchar con sus máquinas hasta el final, y donde el error más pequeño a menudo resultaba en un boleto de ida a las barreras.

Celebrado en el Goodwood Motor Circuit cerca de Chichester, el Revival es uno de los eventos de carreras históricas más grandes del mundo. Atrae a los mejores pilotos, incluido el ganador de Le Mans Brendon Hartley y el tres veces vencedor de Indy 500 Dario Franchitti, todos pilotando autos de carreras clásicos alrededor del famoso circuito de 2.4 millas.

Y aunque sean máquinas poco comunes y muy costosas de mantener, todas se llevan al límite alrededor exigente trazado. Ni el valor de los autos y ni su historia y exclusividad tiene impacto alguno entre los conductores, que pueden verse derrapando de esquina a esquina mientras luchan con el volante. Ver estos clásicos al límite es un placer único y sin duda hará que los más fanáticos y románticos sientan que han retrocedido en el tiempo.

Para colmo, los espectadores se visten con trajes de época. Y ha sido este código de vestimenta que transformó completamente el evento, ya que uno mismo se siente como si estuvieras en el corazón de un fin de semana de carreras a principios de la década de 1960.

Así es el Revival, simplemente único.











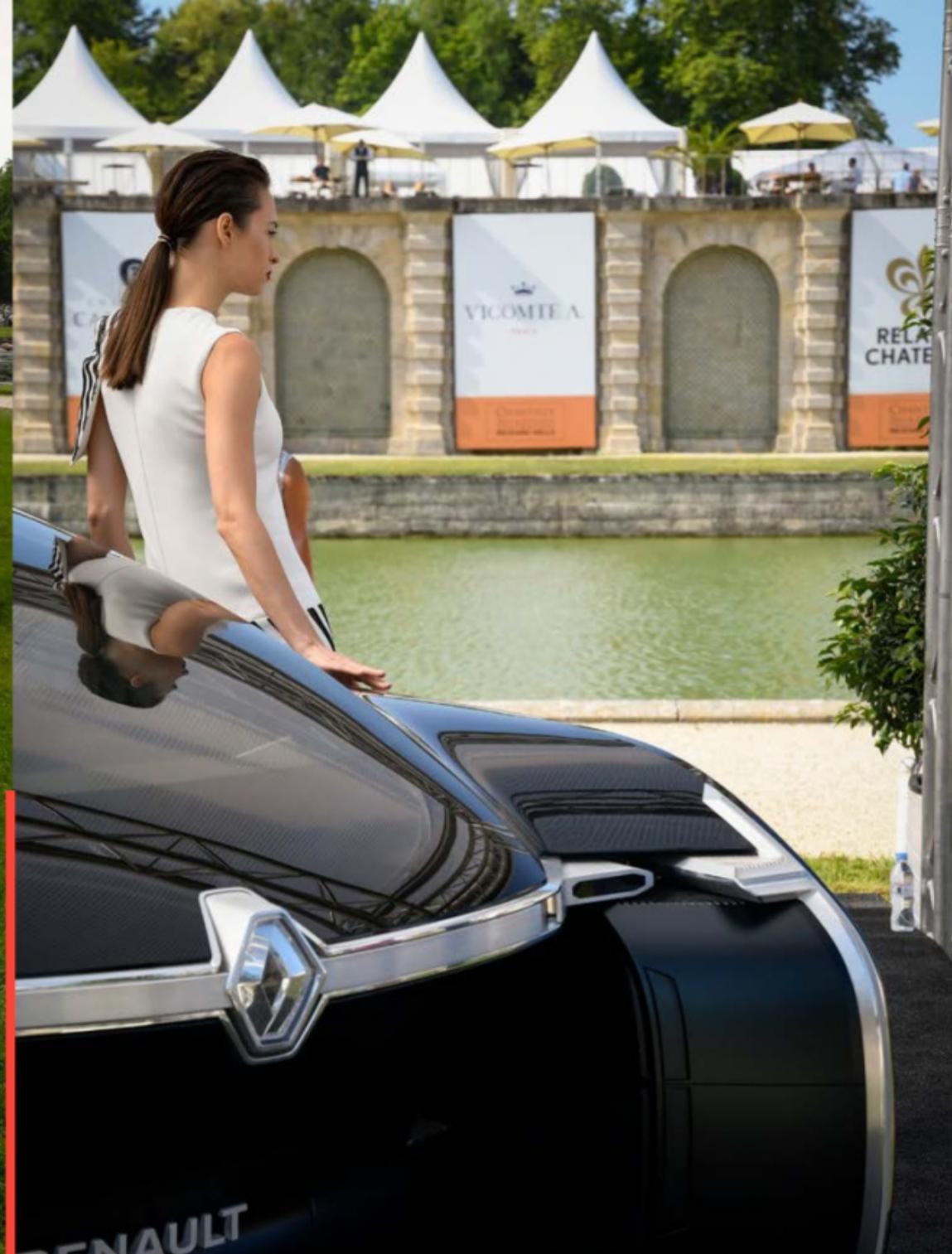
Rent an Experience



All Gevicar fleet has Automatic Transmission + GPS + wifi* (*wifi sólo categorías Premium Van y Premium sedan)



GEVICAR Premium Rent a Car - www.gevicar.es - info@gevicar.es



Arts & Elegance 2019

texto: GD fotos: Carlos Sanz

Chantilly Arts & Elegance 2019

El último día de junio, el Concours d'Elegance estuvo a la altura de su reputación y los 18.000 espectadores disfrutaron de un domingo en el país, desfiles de autos excepcionales y numerosas actividades para jóvenes y adultos. También fue el escenario de varias celebraciones de diferentes aniversarios: el centenario de Bentley y Ballot, el 110 de Bugatti, el 50 del icónico Porsche 917, el 20 de Pagani Zonda y el 50 del título mundial de Fórmula 1 de Jackie Stewart con el Matra. Este año estableció otro récord con nueve concept cars compitiendo en el Concours d'Elegance.

Este año, Cyrille Duval, miembro de la junta de Le Point, presidió el jurado del Concours d'Elegance que incluyó a los franceses Alexis Délicourt (experto en automoción) y Robert Puyal (periodista), el estadounidense Murray Smith (especialista americano en automóviles), el británico Philip Kantor (gerente europeo del departamento de automóviles de Bonhams) y la italiana Mariella Mengozzi (directora del Museo Nacional del Automóvil de Turín). Entre los concept cars presentes en el Concurso estaban el Aston Martin DB4 GT Zagato Continuation asociado con el diseñador de moda Ronald Van der Kemp, el BMW Vision M Next acompañado por Talbot Ruehnof, el Bugatti "Voiture Noire" asociado con el diseñador de moda Max Mara, el DS X E-Tenso con el diseñador de moda Eymeric François, el prototipo Honda E y el diseñador de moda Yohji Yamamoto, el Lexus Concept LC Cabriolet asociado con Rochas, el McLaren Speedtail asociado a Paul Ka, el Renault EZ-Ultimo acompañado por el diseñador de moda Guy Laroche y el Volkswagen ID. Buggy con Ann Demeulemeester. El premio Best of Show de 2019 fue para el McLaren, mientras que el voto de los espectadores se fue al Buggy de Volkswagen.

El organizador, Peter Auto, destacó los diferentes aniversarios en el Concours d'Etat comenzando con el centenario de Ballot, que fue representado por el Ballot 5/8 LC que marcó la vuelta más rápida en las 500 millas de Indianápolis hace un siglo en 1919. El fabricante inglés Bentley también fue celebrado con tres categorías especiales del centenario: coches de carretera de antes de la guerra, coches de



carreras de antes de la guerra y coches de la posguerra. Los premios se otorgaron al Bentley Foursome Coupe de 8 litros (1931), Bentley Speed Six «Old nº3» (1930) y Bentley Mark VI Cresta (1948). El Porsche 917 también celebraba su 50 aniversario y el premio uno de sus modelos de 1971.

Los premios especiales como el Grand Prix des Clubs otorgado por la FFVE también forman parte de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille. Este año, el premio fue para Amicale Facel Vega de entre los 40 clubes y 710 autos que se exhiben en los jardines de Chantilly.

Además la FIVA otorgó el premio de preservación al Bentley 4/2.

Finalmente, la excepcional selección de autos en competencia, las numerosas actividades para toda la familia y el entorno idílico cumplieron la promesa de un maravilloso domingo en el campo rodeado de los mejores vehículos que uno se pudiera imaginar.

Concours d'Elegance

Best of Show: Speedtail, McLaren
Spectators choice: ID. Buggy, Volkswagen

Concours d'Etat

Best of Show (Pre-War) : Bentley 8 Litre Foursome Coupé (1931)
Best of Show (Post-War) : Talbot Lago T26 Grand Sport Coupé (1948)



Goodwood FoS 2019

texto y fotos: Keith Bluemel (English)



Goodwood Festival of Speed 2019

El Festival de Velocidad de Goodwood 2019 fue uno para recordar. Con un tema centrado en los “Speed Kings - Caza Récords del automovilismo”. Así pues se pudieron ver automóviles de todo tipo y de distintas épocas pero con una misión común; ser los más rápidos.

El Festival de Velocidad de Goodwood 2019 también celebraba 20 años desde que Nick Heidfeld estableciera el récord absoluto del hillclimb al volante del McLaren MP4/13, cubriendo el recorrido de 1.16 millas en 41.6 segundos. Sin embargo, su récord fue superado enfáticamente por el VW I.D. R Pikes Peak racer con un tiempo de 39.9s. y pilotado por el francés Romain Dumas.

Sin embargo, fue la lista de los nuevos modelos de automóviles lo que realmente tomó el centro de atención este año. Aston Martin tuvo un lugar de honor como patrocinador principal del evento, agasajado a través de la gigantesca escultura central de Gerry Judah que levantó un DBR1 a más de 60 pies en el aire para conmemorar el debut de la marca en la carrera Goodwood hace 70 años.

Por supuesto, hubo muchos aniversarios más allá de los de Aston Martin. Goodwood honró la carrera de Michael Schumacher al reunir varios de sus monoplazas de F1 más exitosos durante el hillclimb, y a los jefes de equipo de la época, como Jean Todt y Luca di Montezemolo. La carrera de Jackie Stewart también fue celebrada, con el campeón manejando varios monoplazas ganadores él mismo. También se dieron cita una notable flota de Pagani Zondas y Huayras, pues se celebraban 20 años desde su presentación en Ginebra de 1999. Incluso Citroën llamó la atención con su centenario presentando un concept car muy diferente, muy Citroën; el 19_19, un futurista vehículo eléctrico.

-90-







F1 Grand Prix Barcelona 2019

texto y fotos: Keith Bluemel (English)

F1 Spanish Grand Prix 2019 - Barcelona

El GP de España, la quinta carrera de la temporada 2019 de Fórmula 1, marcaba el comienzo de la gira europea de la categoría reina. Valtteri Bottas era el líder del Mundial de Pilotos con un punto de ventaja sobre Lewis Hamilton después de su victoria en el GP de Azerbaiyán. Mercedes ya despuntaba en el de Constructores con 74 puntos de margen sobre Ferrari fruto de cuatro dobletes en las cuatro primeras pruebas del certamen.

Bottas salía desde la Pole Position después de una actuación imponente en la sesión de clasificación, en la que superó a Hamilton por la friolera de seis décimas de segundo. Sin embargo, los Ferrari se quedaron a ocho décimas.

En la salida, Lewis Hamilton y Sebastian Vettel reaccionaron unos milisegundos antes que Valtteri Bottas, y así los tres volaron emparejados por la recta principal rumbo a la primera curva. Hamilton en el interior, Bottas en el centro, Vettel en el exterior. Lewis tenía la mano más alta y la negoció en primera posición. Valtteri estuvo a punto de perder el coche en el segundo vértice, pero lo recuperó y mantuvo la segunda plaza. La peor parte se la llevó Sebastian, que bloqueó, traccionó mal en la curva 3 y perdió el tercer puesto ante Max Verstappen.

Lewis Hamilton cabalgó en solitario para alzarse con la victoria en el GP de España sin que nadie pudiera impedírselo. Valtteri Bottas y Max Verstappen le acompañaron en el podio. El tercer puesto del holandés era especialmente doloroso para Ferrari, que constataba que sus mejoras no eran suficientes. Sebastian Vettel entró cuarto, Charles Leclerc quinto.

No había nada circunstancial en este rotundo doblete de Mercedes. Lewis Hamilton venció a Valtteri Bottas, que salió de la pole y se mantuvo al frente de la clasificación. Durante el curso de lo que pudo haber sido el último Gran Premio de España por el momento, los Ferrari se



tropezaron tres veces, lo que les costó la tercera posición al Red Bull de Max Verstappen.

A parte de un poco de incertidumbre estratégica sobre si hacer una o dos paradas, esa era la esencia, el doblete de Mercedes fue incontestable. El factor dominante este fin de semana fue la mayor ventaja de rendimiento que Mercedes tuvo sobre sus rivales. Fue significativamente más rápido que los Ferrari en cada giro, hasta que la ventaja acumulada fue irrecuperable.

Así pues, el Dr. Zetsche, en su última carrera como CEO de Daimler antes de retirarse, se puso de pie en el podio del Circuito de Catalunya y se subió a los hombros de Hamilton y Bottas.

Una foto para la historia.









Mallorca Classic Week 2019

Port Adriano

texto y fotos: MCW/GD



Mallorca Classic Week, 18-22 Septiembre 2019

Si hablamos de grandes esloras en Mallorca rápidamente las asociamos con Port Adriano. Un oasis de confort y exclusividad con unas instalaciones del más alto nivel firmadas por el célebre diseñador francés Philippe Starck donde podemos encontrar una variada oferta de gastronomía, shopping y uno de los calendarios de eventos culturales más extensos de la isla.

Los días 18, 19, 20, 21 y 22 de Septiembre, Port Adriano se ha vestido de época para albergar, un año más, la Mallorca Classic Week. Un evento dedicado a los automóviles de época y que en cada edición consigue más notoriedad, atrayendo muchísimos coleccionistas de distintas partes del mundo.

Uno de los actos más esperados y entrañables de esta edición ha sido la celebración del Primer Gran Premio de Mallorca para niños con coches de pedales. Una fantástica iniciativa para promover la afición a los autos entre los más pequeños y que ha tenido una repercusión sin igual entre las escuelas que han participado tanto en las fases eliminatorias previas como en la gran final que se celebró en sábado al mediodía. Todos los participantes compitieron con el mismo modelo de vehículo, los icónicos Kettcar y que vale recordar que fue el mismo que utilizaron de niños ases del volante como el legendario Michael Schumacher. El vencedor de esta primera edición ha sido Joan Segura con el dorsal 12; que después de una gran salida se ha podido mantener líder hasta cruzar la línea de meta. Cabe destacar la colaboración de los colegios La Porcínula, el Eurocampus y el Beat Ramón LLull en la organización del Gran Premio de Mallorca.

El plato fuerte de la Mallorca Classic Week es sin lugar a dudas el Concurso de Elegancia, donde el nivel de los automóviles participantes pone, año tras año, en verdaderos apuros al prestigioso jurado internacional encabezado por su S.A.R. el Príncipe Leopoldo de Baviera. Durante la mañana del sábado, el jurado inspeccionó los vehículos inscritos en el certamen para valorar su originalidad o su estado de

conservación. Los coches clásicos, expuestos encima de una alfombra roja, fueron las auténticas estrellas de Port Adriano y el numeroso público asistente pudo contemplarlos de cerca durante toda la jornada del sábado.

Entre el plantel de vehículos participantes fue rico y variado con representantes de las marcas europeas más prestigiosas como Porsche, BMW o Mercedes-Benz, aunque también se pudieron ver modelos tan célebres como el De Lorean que protagonizó la película "Regreso al Futuro". Este año el "Best of Show" se otorgó por unanimidad al Porsche 911 L del año 1967 del coleccionista alemán Dietrich Hatlapa.

El concurso de Pin Ups y el show de coches americanos del sábado de la mañana fue sin duda la nota de más colorido y diversión de la semana. Un viaje en el tiempo rememorando una de las épocas más doradas de la industria automovilística americana. Y es que después de la 2^a Guerra Mundial, Estados Unidos se establece como nuevo centro artístico y cultural; irrumpen el boom de la publicidad y la tecnología entra en los hogares en forma de un sinfín de electrodomésticos. Esta estética se traslada también en los automóviles y marcas como Cadillac, Buick o Chevrolet compiten entre ellas y de disputan sus clientes proponiendo diseños cada vez más atrevidos como los que hemos podido contemplar este año en Port Adriano mientras las pin-ups ondeaban sus vestidos a ritmo de "swing".

Además, y más allá de los coches clásicos, la Mallorca Classic Week está llena de actividades de todo tipo para que los visitantes y espectadores de todas las edades disfruten de Port Adriano.

Uno de los alicientes de participar en la Mallorca Classic Week con tu propio coche clásico es la posibilidad de disfrutar de fantásticas rutas por las mejores carreteras de la isla. Tanto el jueves como el viernes, la organización pone a disposición de los participantes distintos recorridos "Pleasure Drives" con Roadbooks marcados para poder descubrir los mejores paisajes de Mallorca.

Además, la ruta del domingo consiste en una gincana para desvelar un misterio una vez los vehículos participantes llegan a los Jardines de Alfabia en una de las fincas con más historia de Mallorca.

CLASSIC CAR RESTORATION SPECIALISTS



“where experience meets passion and craftsmanship”

“Carrozzeria Rizza A.” specializes in classic car restoration and it is enough to look at its history to understand why it is oriented in such a particular sector. The activity of the Rizza family started in the years of the beginning of the car. Based on this past, today the family continues to work on historical vehicles, with skills of those who know the car and grew up with it, assisted in technical changes and evolutions.

Taking advantage of this experience, Alberto Rizza manages one of the few automobile repair shops where one knows the art of “metal shaping”, modeling metal plates to reconstruct body parts that are no longer on the market. In many cases it is the only way that makes possible the restoration of a vintage car.

With almost seventy years of experience and four generations operating in the car repair industry, “Carrozzeria Rizza A.” has been developing high quality repair processes thanks to specialized staff, the use of the state-of-the-art equipment and continuous updating courses, aimed at customer satisfaction and attention to detail.

Having assisted directly to the history of the automobile, “Carrozzeria Rizza” has accumulated experience in cars of all ages, and this has allowed its affirmation in the field of vintage car restoration.

The history of the Rizza family is linked to the passion for automobiles and especially to vintage vehicles: even in the early 40s, Vittorio Rizza was dedicated to repair the wooden parts of the cars of that time, while his son Gino started to learn the art of tin smithery.

www.carrozzeriarizza.it
www.rizzaclassic.com



The place where
classic cars get back
to their heydays



Clients that trust Carrozzeria Rizza services:



porsche club
italia



FUND DRIVE INVESTMENTS

Primer Fondo de Inversión especializado en Automóviles de Colección

WWW.FUNDDRIVE.ES INFO@FUNDDRIVE.ES

“Invierte en tu propia pasión con nosotros”